

# 熊本県交通安全計画 (案)

第12次（令和8年度～令和12年度）

熊本県交通安全対策会議





## 目次

計画の趣旨	1
第11次熊本県交通安全計画の成果	2
《第12次熊本県交通安全計画》	
第1部 道路交通の安全	6
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	7
1 道路交通事故の推移	7
2 道路交通事故等の特徴と課題	8
第2節 熊本県交通安全計画における目標	14
第2章 道路交通の安全についての対策	
第1節 対策の視点と8つの柱	15
1 対策の視点	15
(1) 対策の最重点	15
(2) 対策の重点	16
ア 高齢者と子どもを交通事故から守るとともに交通事故を起こさないための総合的な対策	16
イ 自転車の安全利用の推進	17
ウ 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	17
エ 飲酒運転等の危険運転の根絶	18
オ 外国人の交通安全対策の推進	18
カ 先進技術の活用推進	18
キ 交通実態等を踏まえたきめ細やかな対策の推進	19
ク 地域が一体となった交通安全対策の推進	19
2 8つの柱	19
第2節 道路交通安全についての施策	20
1 道路交通環境の整備	21
(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	22
(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	24
(3) 幹線道路における交通安全対策の推進	24
(4) 交通安全施設等の整備事業の推進	28
(5) 高齢者等の移動手手段の確保・充実	30
(6) 歩行空間のユニバーサルデザイン化	30
(7) 無電柱化の推進	30
(8) 効果的な交通規制の推進	30
(9) 自転車利用環境の総合的整備	31
(10) 高度道路交通システム（ITS）の活用	32
(11) 交通需要マネジメントの推進	33

(12)	災害に備えた道路交通環境の整備	33
(13)	総合的な駐車対策の推進	34
(14)	道路交通情報の充実	36
(15)	交通安全に寄与する道路交通環境の整備	37
2	交通安全思想の普及徹底	39
(1)	段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	40
(2)	交通安全に関する普及啓発活動の推進	44
3	安全運転の確保	50
(1)	運転者教育等の充実	51
(2)	運転免許制度の改善	54
(3)	自動運転等の安全の確保と支援	54
(4)	安全運転管理の推進	54
(5)	自動車運送事業者の安全対策の充実	55
(6)	交通労働災害の防止等	57
(7)	道路交通に関連する情報の充実	58
4	車両の安全性の確保	59
(1)	自動運転車の安全対策・活用の推進	60
(2)	自動車の検査及び点検整備の充実	60
(3)	自転車の安全性の確保	62
5	道路交通秩序の維持	62
(1)	交通指導取締りの強化等	63
(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	65
(3)	暴走族等対策の推進	66
6	救助・救急活動の充実	67
(1)	救助・救急体制の整備	68
(2)	救急医療体制の整備	70
(3)	救急関係機関の協力関係の確保等	71
7	被害者支援の充実と推進	71
(1)	自動車損害賠償保障制度の周知・啓発等	72
(2)	損害賠償の請求についての援助等	72
(3)	交通事故被害者等支援の充実強化	72
(4)	自転車利用者の損害賠償保険等への加入の促進	73
8	調査研究の充実	74
(1)	道路交通の安全に関する調査研究の推進	74
(2)	道路交通事故原因の総合的な調査研究の充実強化	74
第2部	鉄道交通の安全	77
第1章	鉄道事故のない社会を目指して	
第1節	鉄道事故の状況等	78
1	鉄道事故の状況	78

2 近年の運転事故の特徴	78
第2節 熊本県交通安全計画における目標	78
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	79
第2節 鉄道交通安全についての施策	79
1 鉄道交通環境の整備	79
(1) 鉄道施設等の安全性の向上	79
(2) 運転保安設備等の整備	80
2 鉄道交通の安全に関する知識の普及	80
3 鉄道の安全な運行の確保	80
(1) 保安監査の実施	80
(2) 運転士の資質の保持	80
(3) 安全上のトラブル情報の共有・活用	81
(4) 気象情報等の充実	81
(5) 大規模な事故等が発生した場合の適切な対応	81
(6) 運輸安全マネジメント評価の実施	81
(7) 計画運休への取組	82
4 救助・救急活動の充実	82
第3部 踏切道における交通の安全	85
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	86
1 踏切事故の状況	86
2 近年の踏切事故の特徴	86
第2節 熊本県交通安全計画における目標	86
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	87
第2節 踏切道における交通安全についての施策	87
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、バリアフリー化の促進	88
2 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施	88
3 踏切道の統廃合の促進	88
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	89

# 計 画 の 趣 旨

## 1 計画作成の趣旨

熊本県では、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11次にわたり「熊本県交通安全計画」を作成し、諸施策を実施してきました。

その結果、道路交通事故による死者数は、昭和48年の265人をピークとして、増減を繰り返しながらも着実に減少し、令和5年は37人となりました。

また、交通事故そのものについては着実に減少していますが、依然として高い水準で推移しています。

さらに、鉄道交通においても、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恐れが常にあります。

今なお交通事故により毎年多くの方が被害に遭われていることを考えると、公共交通機関を始め、交通安全の確保は、安全で安心なくらしの実現を図っていくための重要な取組です。

人命尊重の理念の下、交通事故のない安全で安心な熊本県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、本県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く必要があります。

本計画は、このような観点に立ち、本県における交通安全に関する施策の大綱とするとともに、これを県民の理解と協力の下、県・市町村、警察及び関係機関・団体等が緊密な連携を図り、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、熊本県交通安全対策会議が交通安全対策基本法第25条第1項を根拠に作成するものです。

- ・ 国の「第12次交通安全基本計画」に基づいています。
- ・ 市町村が作成する交通安全計画の指針となるものです。
- ・ 熊本県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8年度から令和12年度までの5年間です。

各年度の具体的な事業計画については、毎年度、この計画に基づき「熊本県交通安全実施計画」を作成します。

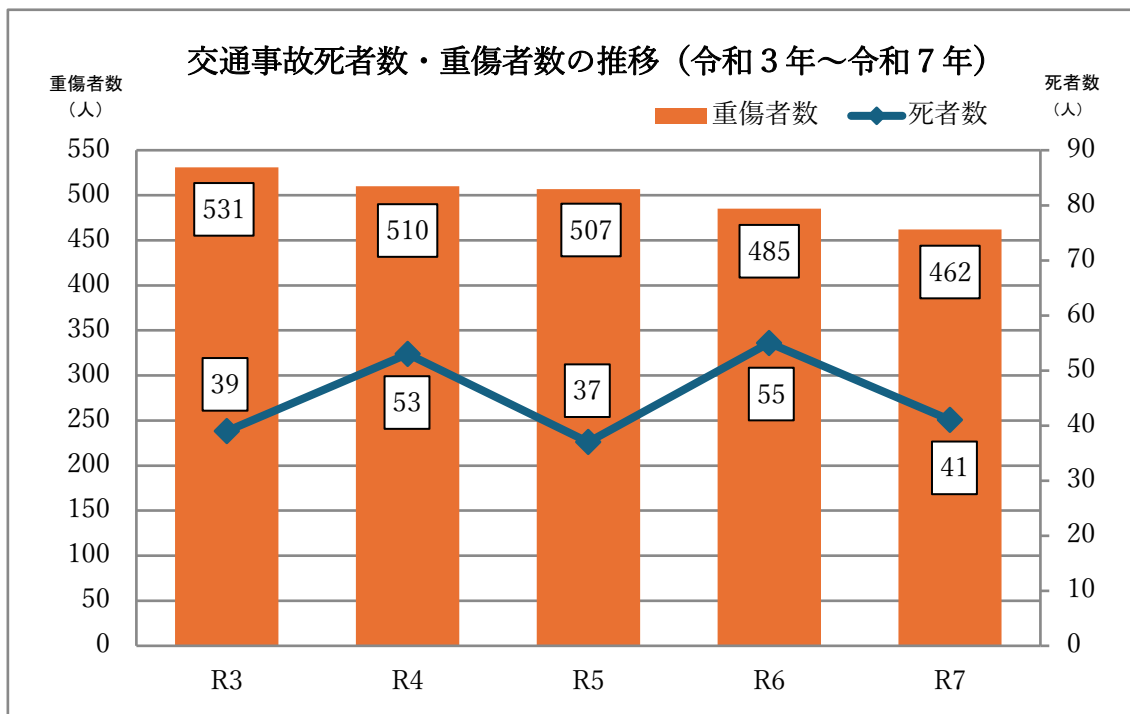
# 第11次熊本県交通安全計画の成果

第11次熊本県交通安全計画（令和3年度～令和7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

「交通事故死者数40人以下、交通事故重傷者数370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3年に39人、令和5年に37人となり目標を達成しました。

交通事故重傷者数については、達成することはできませんでした。



## 2 鉄道交通の安全

令和 3 年から令和 7 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した。

また「運転事故全体の死者数の減少」という目標については、第 10 次熊本県交通安全計画の期間中（16 人）に比べ、11 人減少し目標を達成しました。

### ○運転事故全体の死者数

年	R3	R4	R5	R6	R7	計
死者数	1	1	0	2	1	5

## 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、第 10 次熊本県交通安全計画の期間中（9 人）に比べ、15 件の増加となりました。

### ○踏切事故件数

年	R3	R4	R5	R6	R7	計
発生件数	3	3	5	8	5	24

— 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県を目指して

- 交通事故死者数については第11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、減少傾向の定着化を図っていかねばなりません。本県では、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組を行います。



## 2 熊本県交通安全計画における目標

令和12年までに

- ◆ 24時間交通事故死者数                      38人以下
- ◆ 交通事故重傷者数を                              340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

### <視点>

#### 1 対策の最重点

歩行者の安全確保

#### 2 対策の重点

- (1) 高齢者と子どもを交通事故から守るとともに交通事故を起こさないための総合的な対策
- (2) 自転車の安全利用の推進
- (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) 飲酒運転等の危険運転の根絶
- (5) 外国人の交通安全対策の推進
- (6) 先進技術の活用推進
- (7) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進
- (8) 地域が一体となった交通安全対策の推進

### <8つの柱>

- ① 道路交通環境の整備
- ② 交通安全思想の普及徹底
- ③ 安全運転の確保
- ④ 車両の安全性の確保
- ⑤ 道路交通秩序の維持
- ⑥ 救助・救急活動の充実
- ⑦ 被害者支援の充実と推進
- ⑧ 調査研究の充実

# 第1章 道路交通安全についての目標

## 第1節 道路交通事故の現状

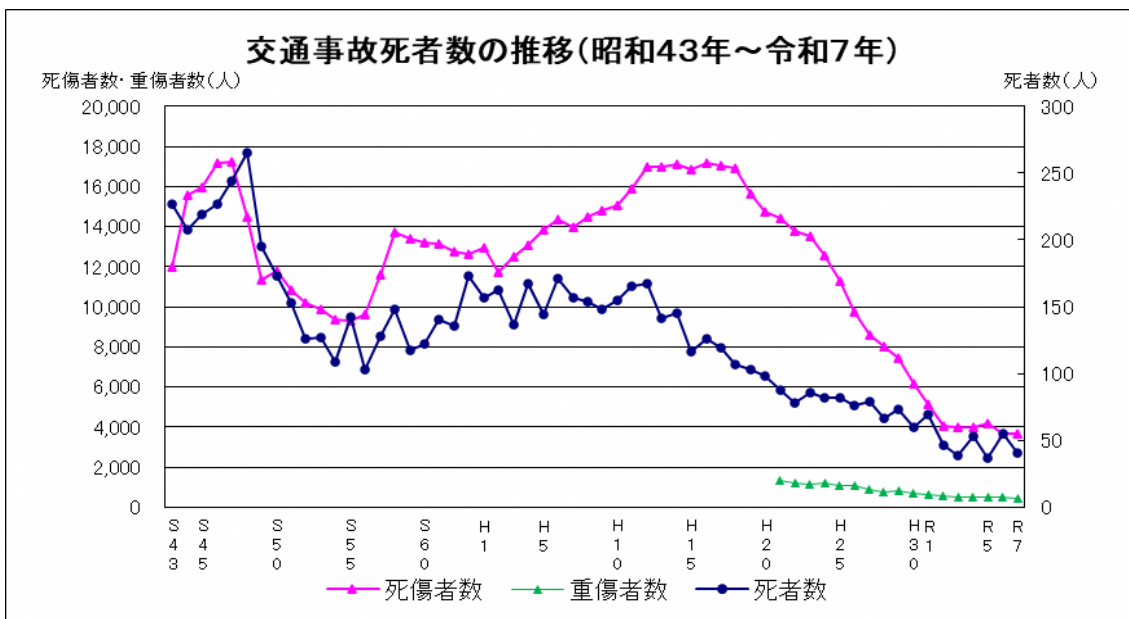
### 1 道路交通事故の推移

本県の交通事故による24時間死者数は、昭和48年に過去最高の265人を数えましたが、昭和49年以降減少し、昭和56年には昭和33年以降最低の103人にまで減少しました。

その後、一旦増勢に転じ、平成17年からは再び減少傾向に転じたものの、平成22年に78人となった後、増減を繰り返し、令和7年は41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16年をピークに減少が続いており、令和2年には4,033人となり、令和7年中の死傷者数はさらに減少し、3,637人となりました。

交通事故重傷者数については、減少が続いており、令和7年は462人でありましたが、第11次熊本県交通安全計画における目標達成には至りませんでした。



## 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、県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。

本県では、信号機のない横断歩道において未だ約3割の車が一時停止しないという調査結果が出ています。

更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」について県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いえます。

### (2) 全死者の約6割が高齢者

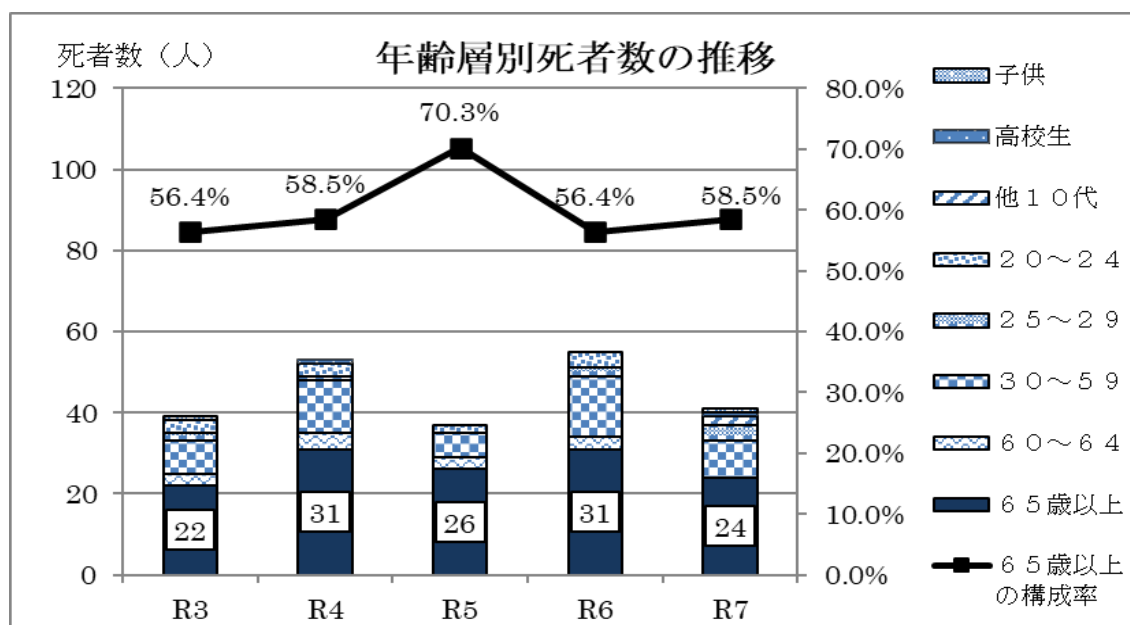
交通事故死者における65歳以上の高齢者の死者数は他の年齢層に比べ、高い割合を占めながら、増減を繰り返している状況です。令和7年中の交通事故死者数に占める高齢者の割合は約6割となっています。(※【図-①】参照)

状態別で見ますと、歩行中の死者が最も多く、自動車乗車中の死者については増減を繰り返して推移しています。(※【図-②】参照)

また、自動車乗車中の事故については、高齢運転者が主な原因となる交通事故が全体の3割以上を占めています。(※【図-③】参照)

高齢者の交通安全の確保は、本県における交通安全対策の最重要課題といえます。

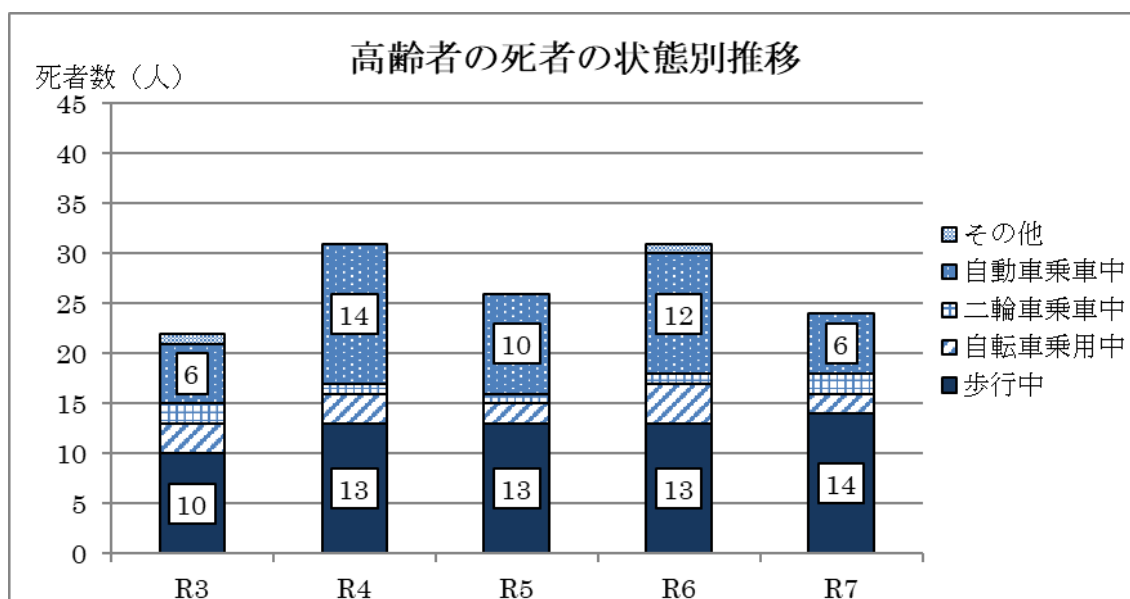
【図-①】



資料) 熊本県警察交通事故統計より

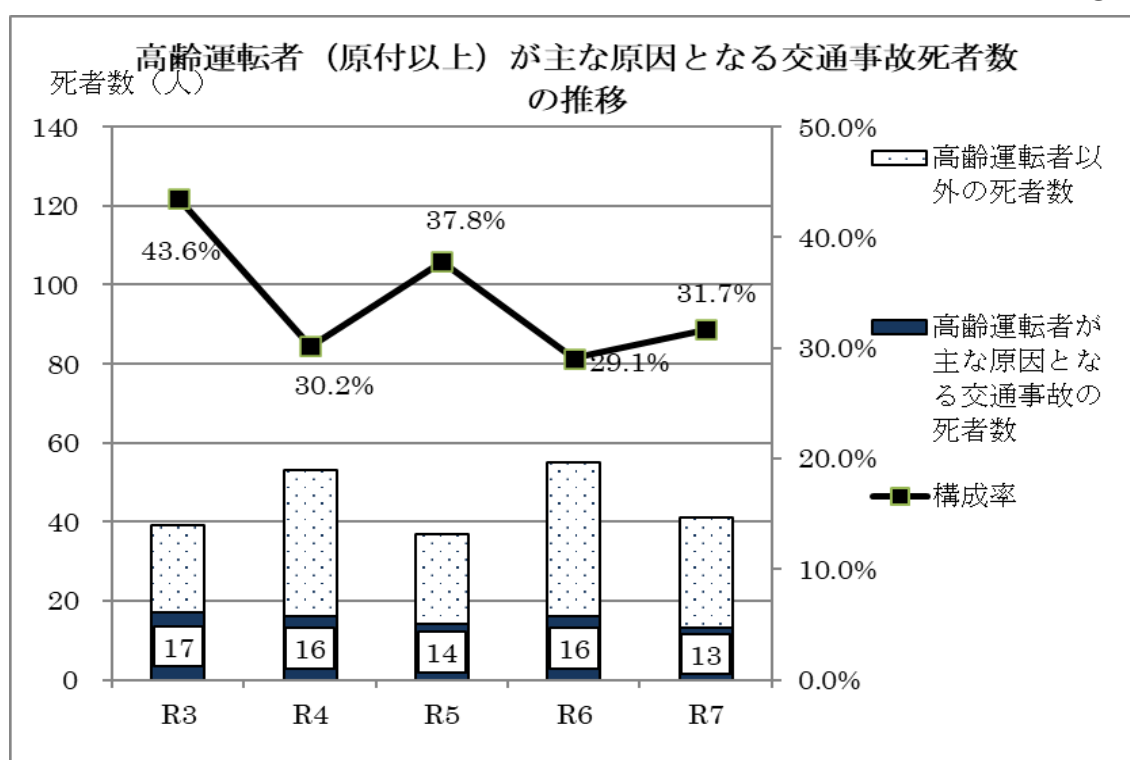
注) 構成率は全死者数に占める高齢死者の割合

【図-②】



資料) 熊本県警察交通事故統計より

【図-③】

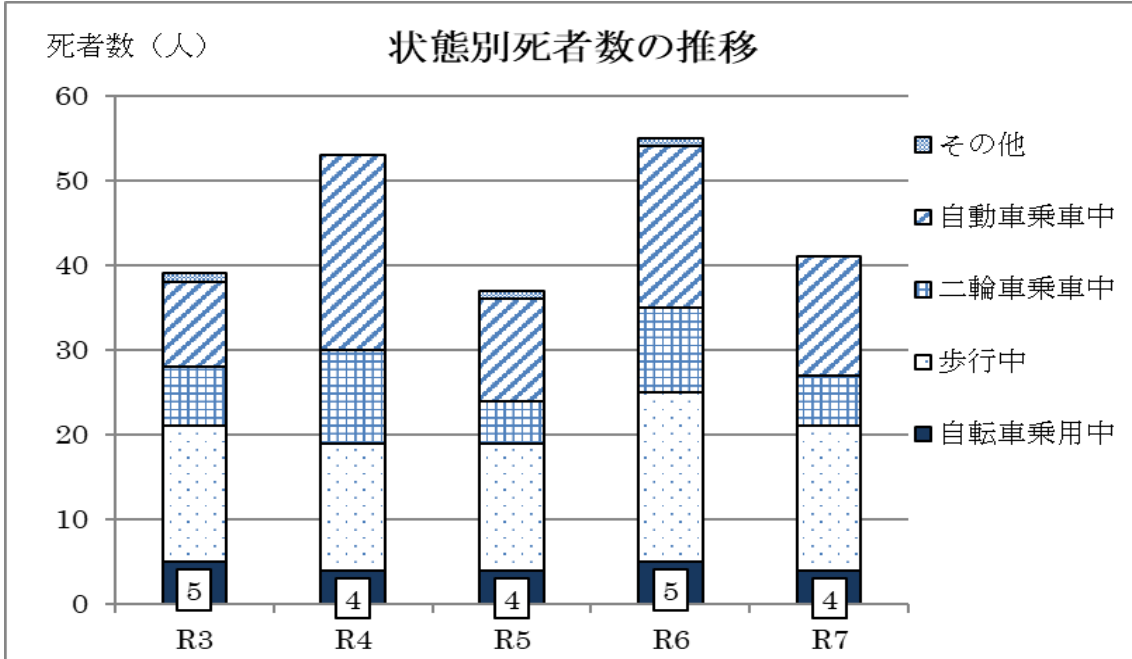


(3) 自転車乗用中の死者数は横ばい、交通事故に遭った当事者の約5割に法令違反  
 第11次交通安全計画期間中における状態別死者数の推移をみますと、自転車乗  
 用中の死者数は、ほぼ横ばいとなっています。(※【図-④】参照)

また、自転車乗用中の交通死傷事故については減少傾向にありますが、交通事故に遭った当事者の約5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)

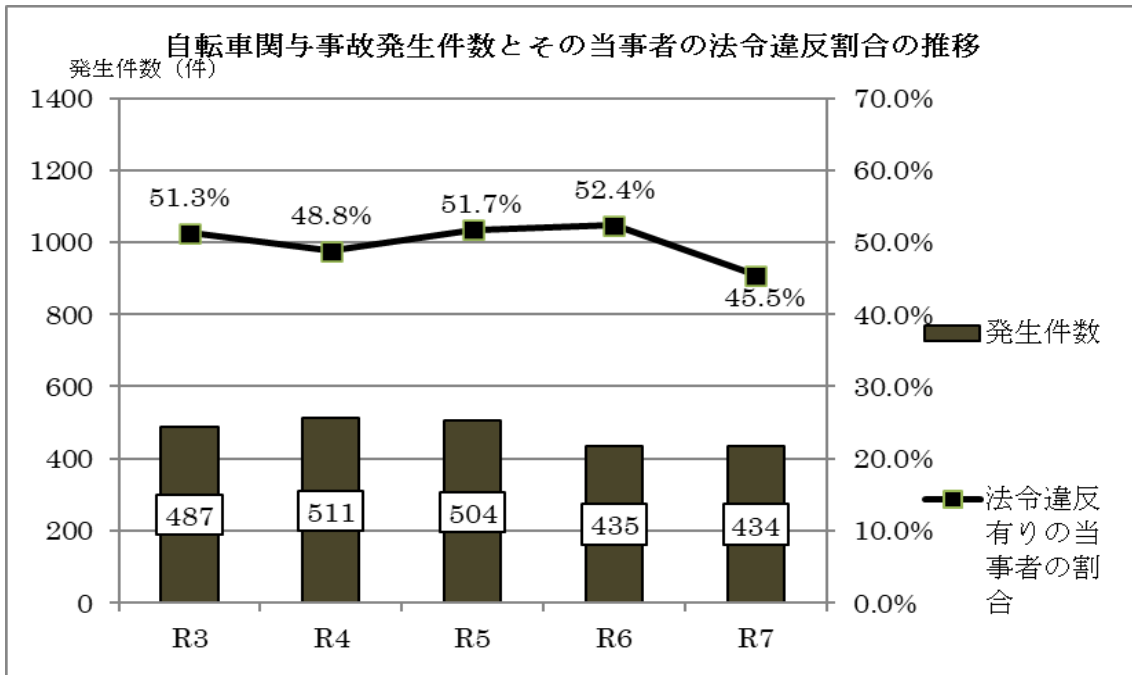
自転車については、自動車と衝突した場合には被害を受ける反面、歩行者と衝突した場合には加害者となるため、それぞれの対策を講じていく必要があります。

【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

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) 交通事故死傷者数の約7割が自動車乗車中

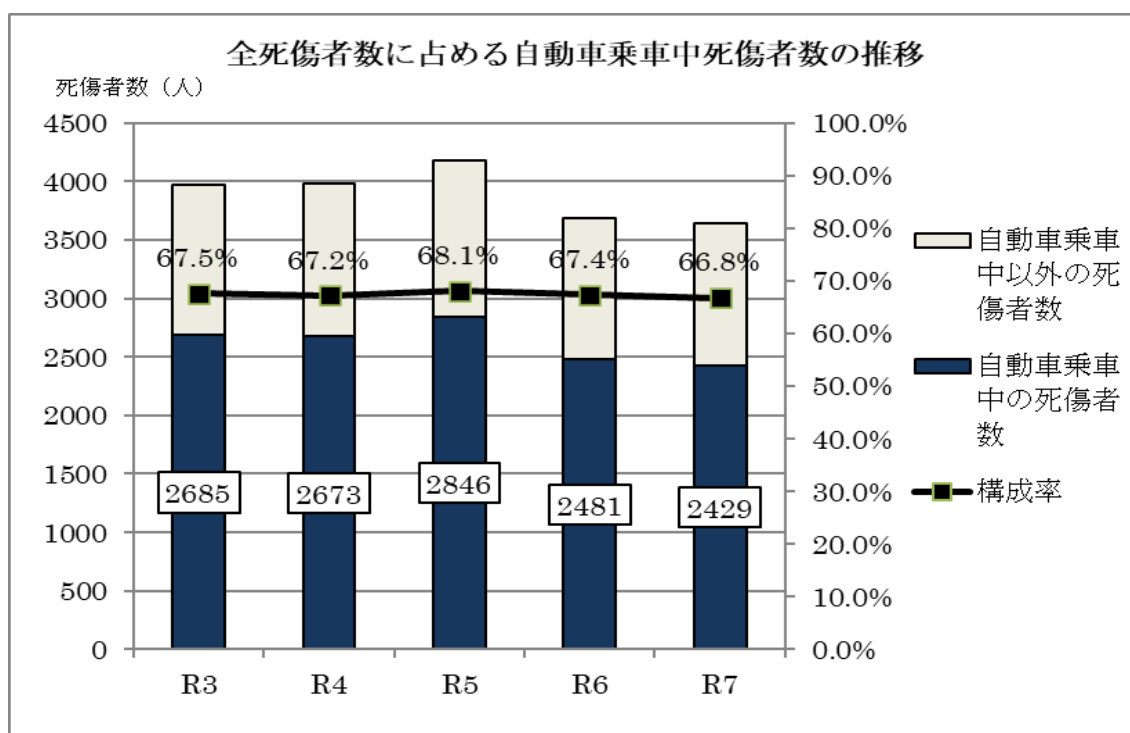
交通事故死傷者数については、毎年減少していますが、状態別にみますと、自動車乗車中が最も多く、毎年、全体の約7割で推移しています。

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最重要ですが、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-⑥】参照)

熊本県の令和7年のシートベルトの着用率については、一般道路では運転席が99.1%、助手席が97.6%、高速道路では運転席が99.6%、助手席が97.9%と9割を超える着用率ですが、一般道路での後部座席が51.0%、高速道路での後部座席が66.0%、令和7年のチャイルドシートの着用率については87.6%（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）となっています。

交通事故死傷者数の約7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-⑦】参照)

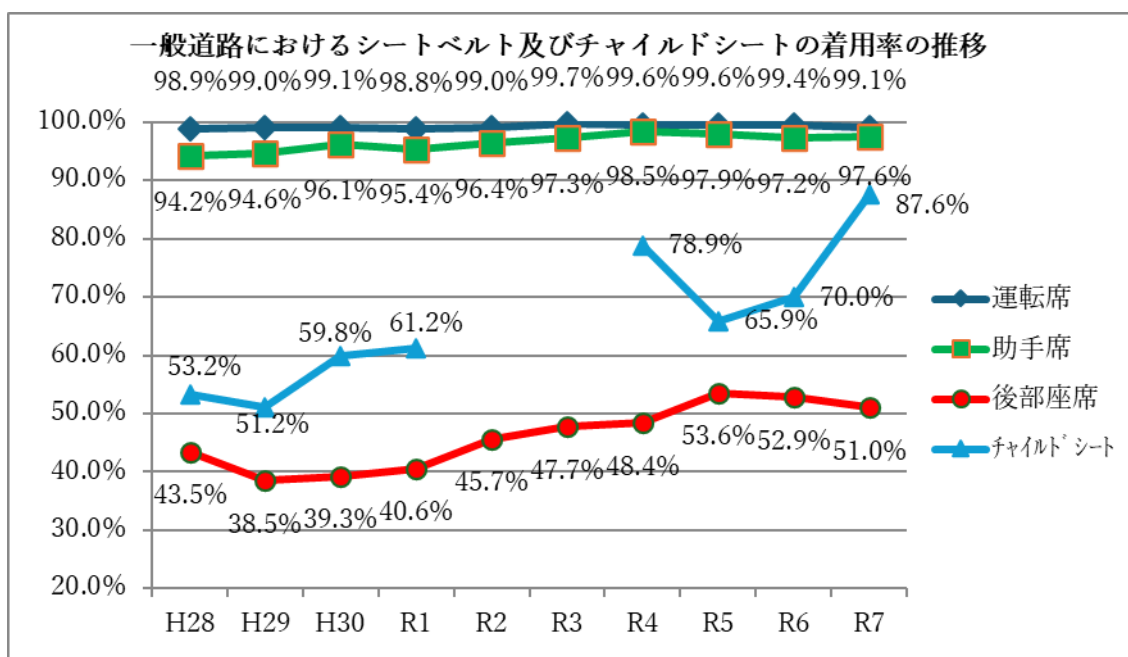
【図 - ⑥】



資料) 熊本県警察交通事故統計より

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-7】



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る

### (5) 飲酒運転者数は若干の増加傾向

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。

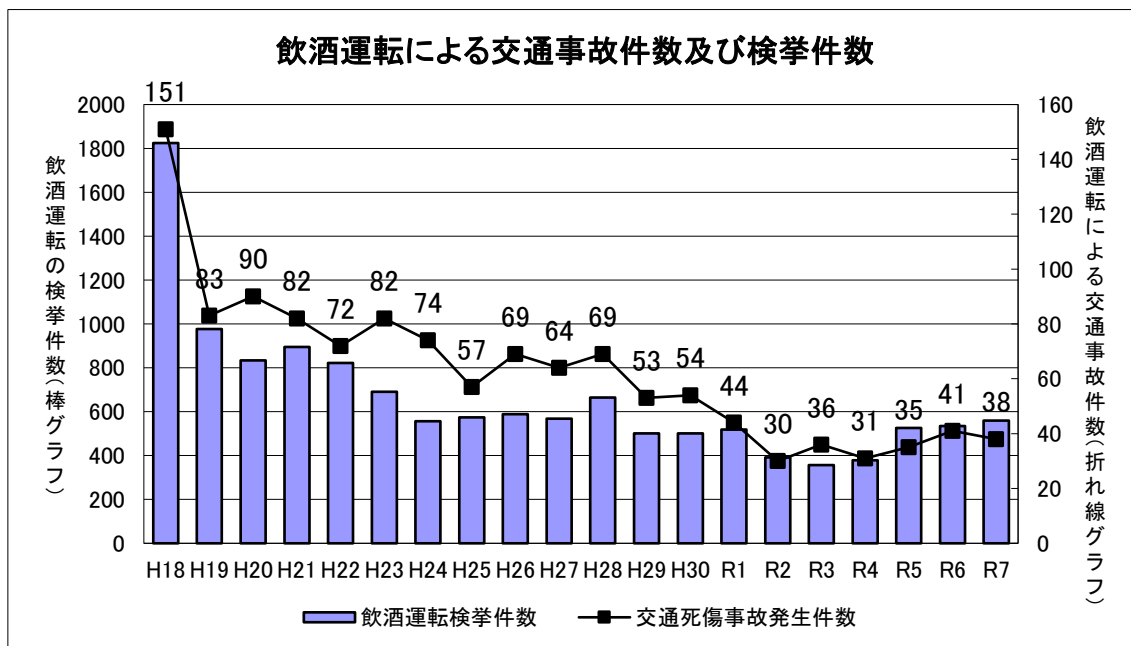
これらにより、飲酒運転及び飲酒運転を伴う交通事故は、令和2年までは減少傾向にありましたが、近年は若干の増加傾向にあります。

また、令和6年11月には自転車の酒気帯び運転についても罰則が強化されています。

全国的には、飲酒運転によるひき逃げ死傷事件が発生するほか、県内においても飲酒運転による交通死亡事故が発生するなど、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組を引き続き講じていく必要があります。

(※【図-8】参照)

【図-⑧】



資料) 熊本県警察交通事故統計及び熊本県統計年鑑より

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 熊本県交通安全計画における目標

令和12年までに

- ◆ 24時間交通事故死者数                    38人以下
- ◆ 交通事故重傷者数                        340人以下

にすることを指します。

第11次熊本県交通安全計画では、「令和7年までに交通事故死者数40人以下」という目標を掲げ、令和3年と令和5年に達成しました。

このため、本計画においては、交通事故死者数をさらに減少させるため、令和12年までに、年間の24時間交通事故死者数を38人以下にすることを指します。

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組が、死者数の減少にもつながることから、本計画においては、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み、令和12年までに年間の重傷者数を340人以下とすることを指します。

全国的に見ましても、交通事故死傷者数は減少傾向を続けていますが、死者数についてはその傾向に陰りが見られています。

さらには、交通死亡事故の当事者となる比率の高い高齢者人口の増加や、外国人の増加などを考慮すると、本県の目標はかなり高いレベルとなりますが、究極の目標である「交通事故のない社会」を実現するため、県・市町村、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、県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で推進します。

## 第2章 道路交通の安全についての対策

### 第1節 対策の視点と8つの柱

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、本県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 対策の視点

##### (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要課題といえます。

本県では信号機のない横断歩道において約3割の車が一時停止しないなど、停止率は近年上昇傾向にあるものの、歩行者が当事者となる交通死亡事故が県下でも多く発生している状況であり、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」について県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、こども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を図るとともに、安全を確認してから横断を始め、横断中も周りに気をつけること等、歩行者が自らの安全を守るための行動を促すための交通安全教育等を推進します。

また、未就学児を中心にこども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・安心な歩行空間の確保を図る対策を推進します。

##### 《主な取組》

- こども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
- 「通学路交通安全プログラム」等に基づく定期的な合同点検
- 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
- こども、高齢者等の保護の観点に立った交通指導取締りの推進

## (2) 対策の重点

### ア 高齢者と子どもを交通事故から守るとともに交通事故を起こさないための総合的な対策

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、高齢者と子どもの安全の確保を推進します。

高齢運転者が今後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ほか、道路横断中の子どもが犠牲になる交通事故も県内で発生しています。

高齢者については、主として歩行及び自転車等を交通手段として利用する場合の対策とともに、自動車を運転する場合の安全運転を支える対策の充実に努めます。

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、子どもや高齢者等交通弱者に配慮した通行を心掛けるよう、幅広い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、子どもの交通事故死傷者数については減少傾向にありますが、次世代を担う子どもの安全を確保する観点から、未就学児を中心に子どもが日常的に移動する経路や、通学路等の子どもが移動する経路において、交通安全対策の充実に努めます。

#### 《主な取組》

- 子どもや高齢者等が安心して通行できる道路空間の確保
- 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
- 秋から年末年始にかけての高齢者交通事故防止の集中的広報
- 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
- 高齢者標識（高齢者マーク）の使用促進
- 運転免許証の自主返納の促進と支援
- 高齢者保護の観点に立った交通指導取締りの推進

## イ 自転車の安全利用の推進

熊本県では平成27年4月に「熊本県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」を制定し、令和3年には条例の一部改正を行い、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ています。

また、令和6年に自転車運転中の携帯電話使用等の罰則強化や酒気帯び運転が罰則の対象となったことや、令和8年4月に自転車に対する交通反則通告制度が適用されるなど、世間の自転車利用に対する関心が非常に高まっている状況です。

そのため、自転車利用者のマナーの向上と、正しい交通ルールを身につけさせるために、「自転車運転者講習制度」の周知や、地域や学校などにおいて交通安全教育・意識啓発活動を推進するとともに、悪質な違反者に対する指導取締りを推進します。

また、自転車や歩行者が安全・安心に利用できるよう、自転車の走行空間の整備を進めると同時に、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ります。

そのほか、自転車の安全利用のために、TSマークなどの制度を活用した自転車の点検整備の推進や、条例で義務付けられた自転車損害賠償責任保険等の加入を促進し、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引き続き推進します。

### 《主な取組》

- 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
- 「熊本県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」の周知・徹底
- 損害賠償保険等への加入の促進

## ウ 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。

### 《主な取組》

- 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

## エ 飲酒運転等の危険運転の根絶

飲酒運転や、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、県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。

### 《主な取組》

- 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

## オ 外国人の交通安全対策の推進

在留外国人、訪日外国人旅行者等が近年増加しており、自転車を利用する外国人や運転免許を保有する外国人も増加しています。

外国人が母国との交通ルールの違い等を理解できるよう、「やさしい日本語」のほか多言語による日本の交通ルールについて広報啓発活動を推進します。

また、外国人労働者を雇用する使用者等を含め、関係機関・団体と連携し、あらゆる機会・媒体を通じて、交通安全教育・意識啓発を推進します。

## カ 先進技術の活用推進

衝突被害軽減ブレーキを始めとした先進技術の活用により、交通事故が減少しています。

今後も、サポカー・サポカーSの普及はもとより、運転者の危険認知の遅れや運転操作の誤りによる事故を未然に防止するための安全運転を支援するシステムの更なる発展や普及、車間通信、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、先進技術の活用により、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、車両分野にとどまらず、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組を推進していきます。

### キ 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12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、その時々状況を的確に踏まえた取組を行います。

### ク 地域が一体となった交通安全対策の推進

少子高齢化の一層の進展等に伴う、地域社会のニーズと交通情勢の変化を踏まえつつ、安全安心な交通社会の実現に向けた取組を具体化することが急がれる中で、県、市町村等それぞれの地域の行政、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、インターネット等を通じた交通事故情報の提供に一層努めます。

## 2 8つの柱

交通社会を構成する人間、車両等の交通機関及びそれらが活動する場としての交通環境という三要素について、それら相互の関連を考慮し、

- 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

といった8つの柱により、交通安全対策を実施します。

## 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・充実
- (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（ITS）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。

#### (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

##### 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、子どもや高齢者等が安心して通行できる道路空間の確保を図ります。

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、面的な速度規制とハンプといった物理的デバイスを適切に組み合わせた「ゾーン30プラス」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・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、路側帯の設置・拡幅等により、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、ハンプやクランク等車両速度を抑制する道路構造等により、歩行者や自転車の通行を優先するゾーンを形成するゾーン対策、外周幹線道路の交通を円滑化するための交差点改良やエリア進入部におけるハンプや狭さくの設置等によるエリア内への通過車両の抑制対策を実施します。

また、ビッグデータ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・可変性・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。

## (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

**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こどもが日常的に集団で移動する経路における交通安全を確保するため、「通学路交通安全プログラム」等に基づく定期的な合同点検の実施や対策の改善・充実等の継続的な取組を支援するとともに、道路交通実態に応じ、学校、教育委員会、警察、保健所等の対象施設、その所管機関、道路管理者等の関係機関が連携し、ハード・ソフトの両面から必要な対策を推進します。

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・ライジングボラード等の設置、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、立体横断施設の整備、横断歩道等の拡充等の対策を推進します。

## (1) 生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備

**ウ 高齢者・障がい者等の安全に資す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々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、「熊本県やさしいまちづくり推進計画」及び「熊本県障がい者計画」に基づき、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、昇降装置付立体横断施設、歩行者用休憩施設、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。

併せて、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。

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、歩きたくするような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化と連携しつつ、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、放置自転車等の撤去を行う市町村と連携を図り積極的な取締りを推進します。

## (2) 高速道路の更なる活用促進による生活道路との機能分化

高規格幹線道路（自動車の高速交通の確保を図るために必要な道路で、全国的な自動車交通網を構成する自動車専用道路であり、高速自動車国道及び一般国道の自動車専用道路で構成。）から生活道路に至る道路ネットワークを体系的に整備し、道路の適切な機能分化を推進します。

特に、高規格幹線道路等、事故率の低い道路利用を促進するとともに、生活道路においては、車両速度の抑制や通過交通を排除し、歩行者、自転車中心の道路交通を形成します。

## (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対策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、高規格幹線道路から居住地域内道路に至るネットワークによって適切に機能が分担されるよう道路の体系的整備を推進し、他の交通機関との連携強化を図る道路整備を推進します。また、一般道路に比べて安全性が高い高規格幹線道路の利用促進を図ります。

### (3) 幹線道路における交通安全対策の推進

#### 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、少ない予算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、事故要因に即した効果の高い対策を立案・実施します。

## (3) 幹線道路における交通安全対策の推進

**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。

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、視距の改良、付加車線等の整備、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・視線誘導標等の設置等の対策を推進し、効果検証を行います。

## (3) 幹線道路における交通安全対策の推進

**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。

## (3) 幹線道路における交通安全対策の推進

**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。

## (3) 幹線道路における交通安全対策の推進

**オ 適切に機能分担された道路網の整備**

- (ア) 高規格幹線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) 一般道路に比較して死傷事故率が低く安全性の高い高規格幹線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、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、ハンブ・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) 県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。

### (3) 幹線道路における交通安全対策の推進

#### 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道路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）やETC2.0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。

## (3) 幹線道路における交通安全対策の推進

**キ 道路の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築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、立体交差化等を推進します。

また、進入速度の低下等による交通事故の防止や被害の軽減、信号機が不要になることによる待ち時間の減少等の効果が見込まれる環状交差点について、周辺の土地利用状況等を勘案し、適切な箇所への導入を推進します。
- (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、適切な幅員の歩道、自転車道、自転車専用通行帯等の整備を推進します。
- (オ) 交通混雑が著しい都心部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、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。

## (3) 幹線道路における交通安全対策の推進

**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灯器の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。

#### (4) 交通安全施設等の整備事業の推進

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。

#### (4) 交通安全施設等の整備事業の推進

##### ア 交通安全施設等の戦略的維持管理

将来にわたって必要な交通安全施設等を整備し、適切な維持管理・更新等を推進するため、実態に適合した交通規制を実施するための不断の見直しや、コスト合理化のための交通安全施設等のストック管理及び必要性の低い信号機や標識の削減等の見直しと合理化を推進します。

また、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点検を行い、計画的な更新を行うとともに、高齢運転者や外国人にも見やすく分かりやすい規制標識・道路標示・信号灯器等の整備を推進します。

#### (4) 交通安全施設等の整備事業の推進

##### 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プラス」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及び通学路や未就学児を中心に子どもが日常的に集団で移動する経路における安全・安心な歩行区間の確保を図ります。

また、自転車利用環境の整備、無電柱化の推進、安全上課題のある踏切の対策等による歩行者・自転車の安全な通行空間の確保を図ります。

#### (4) 交通安全施設等の整備事業の推進

##### 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、事故原因の検証結果に基づき、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。

(4) 交通安全施設等の整備事業の推進

**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、開かずの踏切の解消等を推進します。

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。

(4) 交通安全施設等の整備事業の推進

**オ ITS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)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。

(4) 交通安全施設等の整備事業の推進

**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総点検を積極的に推進するとともに、「標識BOX」、「信号機BOX」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。

(4) 交通安全施設等の整備事業の推進

**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。

### (5) 高齢者等の移動手段の確保・充実

「熊本県地域公共交通計画」(令和8年3月策定)に基づき、公共交通サービスの充実を図るとともに、公共交通の供給力及び利便性の向上に取り組めます。

また、公共交通等による移動の利便性を向上させる新たなモビリティサービスであるMaaSについて、先行事例を参考に、市町村や交通事業者と連携しながら導入可能性について検討を進めていきます。

### (6) 歩行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。

### (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、幅員が著しく狭い歩道等の新設電柱の占用禁止や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組を推進します。

### (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、高速自動車国道等以外の道路においては、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。

## (9) 自転車利用環境の総合的整備

### (9) 自転車利用環境の総合的整備

#### ア 自転車の利用環境の整備

クリーンかつエネルギー効率の高い持続可能な都市内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、交通状況に応じて、歩行者・自転車・自動車の適切な分離を図り、歩行者と自転車の事故などへの対策を講じるなど、安全で快適な自転車利用環境を創出する必要があります。

このことから、自転車活用推進法（平成28年法律第113号）により定められる自転車活用推進計画に基づき、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（国土交通省、警察庁）の周知を図るとともに技術的助言等を実施し、当該計画及びガイドラインに基づく自転車ネットワーク計画を含む地方版自転車活用推進計画の策定や歩行者と自転車が分離された車道通行を基本とする自転車通行空間の整備等により、安全で快適な自転車利用環境の創出に関する取組を推進します。

### (9) 自転車利用環境の総合的整備

#### 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、市町村における自転車等駐車対策協議会の設置、総合計画の策定を支援するとともに、自転車等の駐車需要の多い地域及び今後駐車需要が著しく多くなることが予想される地域を中心に、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自転車駐車場等の設置を義務付ける条例制定の促進を図ります。

放置自転車対策については、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、市町村、道路管理者、県警察、鉄道事業者等が適切な協力関係を保持し、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、市町村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組及び自転車駐車場等の整備を重点的に推進します。

## (10) 高度道路交通システム（ITS）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。

### (10) 高度道路交通システムの活用

#### 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）情報等の広範な道路交通情報を集約・配信します。

### (10) 高度道路交通システムの活用

#### 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。

### (10) 高度道路交通システムの活用

#### 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）の整備を推進します。

### (10) 高度道路交通システムの活用

#### 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）の整備を推進します。

## (11) 交通需要マネジメントの推進

依然として厳しい道路交通渋滞を緩和し、道路交通の円滑化を図る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のマネジメントを推進します。

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、PTPSの整備、パークアンドライドやコミュニティバス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、「熊本県地域公共交通計画」（令和8年3月策定）に基づき、鉄道、バス等の公共交通機関のサービスの維持・改善を図るための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の市町村の取組を支援するとともに、バス事業者などが行う公共交通機関利用促進の取組に協力し、公共交通機関利用の普及啓発を推進します。

加えて、新たなモビリティサービスであるMaaSについて、先行事例を参考に、市町村や交通事業者と連携しながら、導入可能性について検討を進めていきます。

## (12) 災害に備えた道路交通環境の整備

### (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る道路交通の確保を図ります。

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。

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。

## (12) 災害に備えた道路交通環境の整備

**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。

併せて、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。

## (12) 災害に備えた道路交通環境の整備

**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）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。

併せて、災害発生時における混乱を最小限に抑える観点から、交通量等が一定の条件を満たす場合において安全かつ円滑な道路交通を確保できる環状交差点の活用を図ります。

## (12) 災害に備えた道路交通環境の整備

**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。

**(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。

## (13) 総合的な駐車対策の推進

**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。

また、駐車許可等の制度を適切に運用するとともに、駐車許可等を受けた車両に対して、横断歩道の前後5メートル以内等、法定の道路の部分については、交通の安全性等の観点から駐車等が禁止されていることの周知徹底を図ります。

## (13) 総合的な駐車対策の推進

**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を策定し、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を見直すなど適切に対応します。

(イ) 運転者の責任を追及できない放置車両については、当該車両の使用者に対する放置違反金納付命令を行い、繰り返し放置違反金納付命令を受けた使用者に対しては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。

## (13) 総合的な駐車対策の推進

**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、公共駐車場等の整備を促進します。

(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。

## (13) 総合的な駐車対策の推進

**エ 違法駐車を排除する気運の醸成・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、県民への広報・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する気運の醸成・高揚を図ります。

## (13) 総合的な駐車対策の推進

**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、市町村や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。

**(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県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）等を活用して、道路交通情報の充実を図ります。

## (14) 道路交通情報の充実

**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、道路情報提供装置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。

## (14) 道路交通情報の充実

**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ETC 2.0の整備・拡充を積極的に図るとともに、ETC 2.0対応カーナビ及びETC 2.0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ETC 2.0サービスを推進することにより、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。

## (14) 道路交通情報の充実

**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、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。

## (14) 道路交通情報の充実

**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式道路標識及び路側式可変式道路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。

**(15) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備**

## (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、許可条件の遵守、占有物件等の維持管理の適正化について指導します。

**(イ) 不法占有物件の排除等**

道路交通に支障を与える不法占有物件等については、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、道路上から不法占有物件等を一掃するためには、沿道住民を始め道路利用者の自覚に待つところが大きいことから、不法占有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。

**(15) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備****イ 休憩施設等の整備の推進**

過労運転に伴う事故防止や近年の高齢運転者等の増加に対応して、「道の駅」等の休憩施設等の整備を積極的に推進します。

**(15) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備****ウ こどもの遊び場の確保**

こどもの遊び場の不足を解消し、路上遊戯等による交通事故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、都市公園の整備を推進します。

**(15) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備****エ 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、欠陥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。

**(15) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備****オ 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。

## 2 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県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、こども、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推進します。

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、その上で高齢者を保護し、高齢者に配慮する意識を高めるための啓発指導を強化します。

また、市町村、警察、学校、関係機関・団体との連携をとりながら、県民の安全な交通行動の実践に結びつく交通安全運動等の交通安全普及活動を推進します。

併せて、在留外国人や訪日外国人の増加等も踏まえ、多様な文化的背景への寛容さを基本としつつ、世界一安全な交通社会を目指す我が国の交通ルールを的確に伝えてその遵守の徹底を図ります。

## (1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

### (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、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、教職員の指導力の向上を推進します。

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、幼児の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、交通ボランティア等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。

### (1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

#### イ 小学生に対する交通安全教育の推進

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、特別活動等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、乗り物の安全な利用、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。

このため、自転車の安全な利用等も含め、安全な通学のための教育教材等を作成・配布するとともに、交通安全教室を一層推進するほか、教員等を対象とした心肺蘇生法の実技講習会等を実施します。

また、関係機関・団体は、小学校において行われる交通安全教育を支援し、児童の保護者が日常生活の中で模範的な行動をとり、歩行中、自転車乗用中等実際の交通の場面で、児童に対し、基本的な交通ルールや交通マナーを教えられるよう保護者を対象とした交通安全講習会等を開催します。

さらに、交通ボランティア等による児童に対する安全な行動の指導、児童の保護者を対象とした講習会等を実施します。

### (1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

#### ウ 中学生に対する交通安全教育の推進

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、特別活動等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。

このため、自転車の安全な利用等も含め、安全な通学のための教育教材等を作成・配布するとともに、交通安全教室を一層推進するほか、教員等を対象とした心肺蘇生法の実技講習会等を実施します。

また、体験的な学習プログラムを通じて、生徒が自転車の安全利用や交通モラルを学ぶ機会を設け、学校・家庭・地域が一体となった交通安全意識の向上に努めます。

さらに、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の開催を推進します。

### (1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

#### 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、総合的な探究の時間、特別活動等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。また、自動車運転免許取得前の教育として、自他の生命を尊重する態度の育成、交通事故には責任や補償問題が生じることを理解させ、加害事故を起こさない努力が必要であるという視点を重視した交通安全教育を行います。

このため、自転車の安全な利用等も含め、安全な通学のための教育教材等を作成・配布するとともに、交通安全教室を一層推進するほか、教員等を対象とした心肺蘇生法の

実技講習会等を実施します。

また、体験的な学習プログラムを取り入れた取組により、高校生が自転車の安全利用や交通モラルを学ぶ機会を充実させ、交通安全意識の向上に努めます。

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かつ効果的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交通安全教育の推進を図ります。また、小中学校等との交流を図るなどして高校生の果たしうる役割を考えさせ、交通安全活動への積極的な参加を促します。

このほか、令和8年4月から17歳6か月での普通免許等の仮運転免許取得が可能となるため、制度改正について、周知を図るとともに、運転免許の取得自体は引き続き18歳以上であることから、仮運転免許期間中の違法な運転や交通事故を防止するため、警察と学校、自動車教習所、関係機関が連携し、交通安全教育を行います。

#### (1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

##### 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、安全運転に必要な知識及び技能、特に危険予測・回避の能力の向上、交通事故被害者等の心情等交通事故の悲惨さに対する理解及び交通安全意識・交通マナーの向上に努めます。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。

また、社会人を対象とした学級・講座等において自転車等の安全利用を含む交通安全教育の促進を図るなど、公民館等の社会教育施設における交通安全のための諸活動や関係機関・団体、交通ボランティア等による活動を促進します。

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が交通安全について学ぶ機会を設けるよう努めます。

#### (1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

##### 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スキル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

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、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、運転免許を持たないなど、交通安全教育を受ける機会が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全体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、高齢者同士の相互啓発等により交通安全意識の向上を図るため高齢者クラブ、老人ホーム等における交通安全部会の設置を促進するなど、高齢者クラブ等が関係機関・団体と連携して自主的な交通安全活動を展開し、地域、家庭における交通安全活動の主導的役割を果たすよう努めます。

また、高齢者が安全運転サポート車等に搭載される先進安全技術を体験できる機会を設けるよう努めます。

(ウ) 電動車椅子利用者に対する交通安全教育

電動車椅子を利用する高齢者に対しては、電動車椅子の製造メーカーで組織される団体等と連携して、購入時等における安全利用に向けた指導・助言を徹底するとともに、電動車椅子が道路交通法上「歩行者」とみなされることをほかの交通主体にも広く理解されるよう、継続的な交通安全教育の促進に努めます。

(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

**キ 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・実践型の交通安全養育を開催するなど障がいの程度に応じ、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。

(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

ク 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。

(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

ケ その他効果的な交通安全教育の推進

交通安全教育を行うに当たっては、受講者が、安全に道路を通行するために必要な知識及び技能を習得し、かつ、その必要性を理解できるようにするため、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に活用します。

交通安全教育を行う機関・団体は、交通安全教育に関する情報を共有し、他の関係機関・団体の求めに応じて交通安全教育に用いる資機材の貸与、講師の派遣及び情報の提供を行うなど相互の連携を図りながら交通安全教育を推進します。

また、受講者の年齢や情報リテラシー、道路交通への参加の態様に応じた交通安全教育指導者の養成・確保、ドライブレコーダーやシミュレーター、VR等の機器の活用等、柔軟に多様な方法を活用し、着実に教育を推進するよう努めます。

このほか、従前の取組に加え、動画を活用した学習機会の提供、ウェブサイトやSNS等の各種媒体の積極的活用など、交通安全教育や広報啓発活動についても柔軟に多様な方法を活用し効果的に推進します。

(2) 交通安全に関する普及啓発活動の推進

(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

県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、県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県民運動として、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、県民参加型の運

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。

## (2) 交通安全に関する普及啓発活動の推進

### イ 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。

さらに、手を前に出すなど身体で合図することで、運転者に対して横断する意思を明確に伝え、安全を確認してから横断を始め、横断中も周りに気をつけること等、歩行者が自らの安全を守るための交通行動を促すための交通安全教育等を推進します。

さらに、夕暮れから翌日早朝までの時間帯における歩行者や車の早期発見による交通事故防止対策として、歩行者の反射材着用や、自動車（二輪車含む）の前照灯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。

## (2) 交通安全に関する普及啓発活動の推進

### ウ 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、県・県民が一体となり家庭、学校、職場において、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「ながらスマホ」の罰則強化や酒気帯び運転の罰則対象化、交通反則通告制度に関する広報啓発を推進するほか、交通事故防止のための基本的な交通ルールの理解等を徹底する取組を強化します。

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

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、交通に参加する者としての十分な自覚・責任が求められることから、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「交通安全子供自転車大会」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、保護者に対して幼児の同乗が運転操作に与える影響等を体感できる参加・体験・実践型の交通安全教育を実施するほか、幼児を同乗させる場合において安全性に優れた幼児二人同乗用自転車の普及を促進するとともに、シートベルトを備えている幼児用座席に幼児を乗せるときは、シートベルトを着用させるよう広報啓発活動を推進します。

全ての年齢層の自転車利用者に対して、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、ヘルメット着用の徹底を図るほか、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や灯火点灯の徹底を促進します。

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。

自転車の交通安全教育は、心身の発達状況や利用目的等のライフステージに応じて、自転車の安全・安心な運転に必要な事項を習得することができるように、教育内容をまとめて策定された「自転車の交通安全教育ガイドライン」を踏まえ、民間事業者や団体、自治体、家庭、学校等の様々な教育主体が、それぞれが持つ教育機会に応じた交通安全教育を推進します。

## (2) 交通安全に関する普及啓発活動の推進

### エ 自動車（二輪車を含む。）の安全運転の推進

#### (ア) 妨害運転（あおり運転）防止に向けた広報啓発活動の推進

妨害運転（あおり運転）を防止するため、インターネット、SNSを含めたインターネット、広報紙等の各種媒体、交通情報板、各種交通安全イベントや交通安全教室等の場を効果的に活用するなど、広報啓発活動を推進します。

#### (イ) 「ながらスマホ」対策の強化

「ながらスマホ」について、道路交通法で禁止されていること、及びその危険性や交通事故実態等について広く広報啓発を推進するほか、関係事業者等や、安全運転管理者による教育の徹底を推進します。

#### (ウ) 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るための広報啓発を推進します。

特に後部座席のシートベルトについて、着用率の向上を図るため、非着用時の致死率は、着用時と比較して格段に高くなることを引き続き周知することや、バス・タクシー

においては運転者から旅客に対し着用を促す働きかけをすること、地方公共団体、関係機関・団体等との協力の下、衝突実験映像やシートベルトの着用効果を体験できる装置を用いた参加・体験型の交通安全教育を推進するほか、あらゆる機会・媒体を通じて全席におけるシートベルト着用徹底の啓発活動等を展開します。

また、妊婦やその配偶者に対して、シートベルトの正しい着用が交通事故の被害から母体や胎児を守ることにについて、広報啓発を推進します。

(エ) 児童を含むチャイルドシートの正しい使用の徹底

チャイルドシートの使用効果及び正しい使用方法について、理解を深めるための広報啓発・指導を推進し、正しい使用の徹底を図るとともに、地方公共団体、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。

(オ) 高速自動車国道における法定速度の引上げと逆走防止

令和6年4月に、高速自動車国道における大型貨物自動車等の法定速度が80キロメートル毎時から90キロメートル毎時に引き上げられたことに関し、大型貨物自動車等に限らない幅広いドライバーに対して、車種別の最高速度や通行帯等に係る交通ルールの遵守等の重要性について広報啓発を図ります。

また、高速自動車国道等における逆走事故・事案の防止のため、関係機関において広報啓発を進めます。

(カ) 二輪車乗車中のヘルメット及びプロテクターの正しい着用方法の周知徹底の推進

二輪車乗車中の死者の損傷部位は頭部が最も多く、次いで胸部となっており、二輪車運転者の被害軽減を図るため、顎紐をしっかり締めるなどヘルメットの正しい着用とプロテクターの着用について、関係機関・団体と連携した広報啓発活動を推進するなど、頭部と胸部等保護の重要性について理解増進に努めます。

(キ) トラクターの交通事故防止対策の推進

乗用型トラクターの交通事故を防止するため、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図ります。

(2) 交通安全に関する普及啓発活動の推進

**オ 先進技術に関する正しい理解の促進**

衝突被害軽減ブレーキや自動運転等の先進技術について、ユーザーが過信することなく使用してもらえようような情報を始め、安全装置の有効性、ドライブレコーダーの普及啓発、自動車の正しい使い方、点検整備の方法、交通事故の概況等にかかる情報を総合的な安全情報として取りまとめ、広報啓発により、先進技術に関する正しい理解を促進します。

(2) 交通安全に関する普及啓発活動の推進

**カ 新しい小型モビリティの安全対策**

(ア) 特定小型原動機付自転車の安全利用の推進

特定小型原動機付自転車及び特例特定小型原動機付自転車の通行方法、飲酒運転の禁止といった基本的な交通ルールやヘルメット着用の促進について、利用者に対して関係事業者と連携して周知徹底を図るとともに、様々な機会を通じて安全教育を強化します。

(イ) ペダル付き電動バイクの安全対策の推進

ペダル付き電動バイクについては、一般原動機付自転車又は自動車に該当するため、ナンバープレートの取得・表示の必要性があるほか、運転には運転免許及び乗車用ヘルメットをかぶる必要性があるなど、一般原動機付自転車等に適用される交通ルールについて、関係機関、販売事業者、プラットフォーム提供事業者等と連携して、周知を徹底します。

(2) 交通安全に関する普及啓発活動の推進

**キ 効果的な広報啓発の実施**

(ア) 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、雑誌、ポスター、SNSを含めたインターネット、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のほか、自転車の安全利用や横断歩道における横断歩行者の保護等に関して、教材・情報の提供を含めた実効の挙がる広報を行います。

○ 交通安全に果たす家庭の役割は極めて大きいことから、家庭向け広報媒体の積極的な活用、地方公共団体、町内会等を通じた広報等により家庭に浸透するきめ細かな広報の充実に努め、子ども、高齢者等を交通事故から守るとともに、妨害運転や飲酒運転等の悪質・危険な運転を根絶する気運の高揚を図ります。

○ 通学で自転車を利用する機会の多い中高生や特定小型原動機付自転車を利用する若い世代を中心に、SNSを活用するなどし、自転車や特定小型原動機付自転車の交通ルールについて、分かりやすく、かつ、効果のある広報啓発活動を推進します。

○ 交通ボランティア等の団体による交通安全に関する広報活動を援助するため、交通の安全に関する資料、情報等の提供を積極的に行うとともに、県民全体の気運の高揚を図ります。

(ウ) その他の啓発活動の推進

○ 子どもと高齢者の交通事故防止に関する国民の意識を高めるため、子どもと高齢者の歩行中や自転車乗用中の事故実態の広報を積極的に行います。

○ 薄暮時と夜間は、重大事故が多発する傾向にあることから、夜間の重大事故の主原因となっている最高速度違反、飲酒運転等による事故実態・危険性等を広く

周知し、これらの交通違反の防止を図ります。

また、季節や気象の変化、地域の実態等に応じた啓発活動を通じて自動車及び自転車の前照灯の早期点灯、対向車や先行車がない状況におけるハイビームの使用、歩行者の明るい服装と反射材の着用を意識付けます。

#### (2) 交通安全に関する普及啓発活動の推進

##### ク 薄暮時と夜間の交通事故防止対策の推進

薄暮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、市町村や関係機関・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。

#### (2) 交通安全に関する普及啓発活動の推進

##### ケ 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県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、交通ボランティアや安全運転管理者、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更に進め、「飲酒運転を絶対にしない、させない」という県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。

#### (2) 交通安全に関する普及啓発活動の推進

##### コ 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。

### (2) 交通安全に関する普及啓発活動の推進

#### サ 地域における交通安全活動への参加・協働の推進

交通安全は、地域住民等の安全意識により支えられていることから、地域住民にとどまらず、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。

## 3 安全運転の確保

- (1) 運転者教育等の充実
- (2) 運転免許制度の改善
- (3) 自動運転等の安全の確保と支援
- (4) 安全運転管理の推進
- (5) 自動車運送事業者の安全対策の充実
- (6) 交通労働災害の防止等
- (7) 道路交通に関連する情報の充実

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、子どもを始めとする歩行者や自転車に対する保護意識の高揚を図ります。

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に図ります。

### (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。

#### (1) 運転者教育等の充実

##### 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。

#### (1) 運転者教育等の充実

##### 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、飲酒運転を根絶する観点から、飲酒取消処分者講習における、アルコール依存症が疑われる者を専門医療機関につなげる取組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。

#### (1) 運転者教育等の充実

##### 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。

(1) 運転者教育等の充実

**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。

(1) 運転者教育等の充実

**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、高速道路における逆走防止や運転支援機能を始めとする先進技術とその限界、技術の進展の状況について教育を行うなど、効果的かつ効率的な教育に努めます。

(イ) 臨時適性検査等の確実な実施

認知機能検査、安全運転相談等の機会を通じて、認知症の疑いがある運転者等の把握に努め、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) 運転技能検査の適切な実施

令和4年5月から施行された道路交通法の一部を改正する法律(令和2年法律第42号)に基づく75歳以上で一定の違反歴がある高齢運転者に対する運転技能検査について、自動車教習所等との連携を図り、運転技能を適切に評価するとともに、その結果を踏まえた交通事故防止に資する安全指導を実施します。

(エ) 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、高齢運転者に対する高齢運転者標識(高齢者マーク)の表示の促進を図るとともに、他の年齢層に対しても、高齢運転者の特性を理解し、高齢運転者標識(高齢者マーク)を表示した車両に対する保護意識の向上に努めます。

(オ) 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。

(1) 運転者教育等の充実

**カ 高齢者支援施策の推進**

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。

また、関係機関が連携し、運転経歴証明書制度の周知を図るなど、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ります。

(1) 運転者教育等の充実

**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。

(1) 運転者教育等の充実

**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。

(1) 運転者教育等の充実

**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。

(1) 運転者教育等の充実

**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。

また、仮停止制度を適切に運用し、交通死傷事故発生時における運転者に対する免許停止処分を迅速に行います。

## (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不断に確認を行い、必要に応じ、改善を図ります。

また、県民の立場に立った運転免許業務を行うため、手続の利便性の向上等による更新負担の軽減や、交通事故被害者等の心情に沿った対応を行うとともに、増加する高齢者の免許保有者に対応し、自動車教習所等と連携し、高齢者講習、認知機能検査及び運転技能検査の受講者等の受入体制の拡充を図ります。

さらに、運転免許センターを障がい者等が利用する際の設備・資機材の整備や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。

令和7年3月に運用を開始した運転免許証とマイナンバーカードの一体化について、マイナンバーカードとの一体化手続、住所変更ワンストップサービス、住所地以外での迅速な経由地更新及びオンラインによる更新時講習の円滑な運用に努めるとともに、優良運転者等に対するオンライン講習受講等のメリットに関する周知により、交通違反及び交通事故の防止に関する意識の醸成を図ります。

## (3) 自動運転等の安全の確保と支援

### ア 特定自動運行許可制度の適正かつ円滑な運用等

特定自動運行の許可に係る審査内容や手続等の明確化等の取組、特定自動運行実施者に対する立入検査の実施等により、特定自動運行許可制度の適正かつ円滑な運用を図ります。

また、安全で円滑な公道実証実験のため、ガイドラインや道路使用許可制度の適正な運用と事業者に対する周知を図ります。

### イ 遠隔操作型小型車の安全な運行の支援

遠隔操作型小型車の届出制度の周知や使用者に対する立入検査の実施等により、道路における危険を防止するとともに届出制度の適正かつ円滑な運用を図ります。

また、遠隔操作型小型車の安全で円滑な公道実証実験のため、道路使用許可の適正な運用と事業者に対する周知を図ります。

## (4) 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、日頃の運転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。

## （５）自動車運送事業者の安全対策の充実

### （５）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。

また、薬物使用による運行の根絶に向け啓発を続けます。

（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、健康起因事故を防止するため、「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。

#### (5) 自動車運送事業者の安全対策の充実

##### 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、効率的・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、ドライブレコーダー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。

#### (5) 自動車運送事業者の安全対策の充実

##### 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。

#### (5) 自動車運送事業者の安全対策の充実

##### 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。

(5) 自動車運送事業者の安全対策の充実

**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。

(6) 交通労働災害の防止等

(6) 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向上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。

(6) 交通労働災害の防止等

**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。

**(7) 道路交通に関連する情報の充実****(7) 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えい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。

**(7) 道路交通に関連する情報の充実****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」の関係業界を通じた、現場への周知徹底を図ります。

**(7) 道路交通に関連する情報の充実****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や情報の利活用促進に努めます。

## 4 車両の安全性の確保

- (1) 自動運転車の安全対策・活用の推進
- (2) 自動車の検査及び点検整備の充実
- (3) 自転車の安全性の確保

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。

## (1) 自動運転車の安全対策・活用の推進

### (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、国の交通安全基本計画に沿った取組を推進します。

### (1) 自動運転車の安全対策・活用の推進

#### 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、自動運転技術は実装が進んでいる一方で、開発競争中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、使用してもらえるような広報啓発の推進を図ります。

## (2) 自動車の検査及び点検整備の充実

### (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。

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。

## (2) 自動車の検査及び点検整備の充実

### 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生産性向上

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。

また、自動車特定整備事業者における経営管理の改善や生産性向上等への支援を推進します。

#### (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) ペーパー車検等の不正事案に対する対処の強化

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ますが、依然として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。

### (3) 自転車の安全性の確保

熊本県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例（平成27年条例第20号）に基づく自転車利用者の責務である定期的な点検整備の周知や正しい利用方法等の指導を受ける気運を醸成するとともに、近年、自転車が加害者となる事故に関し、高額な賠償額となるケースもあり、こうした賠償責任を負った際の支払いの原資を担保し、被害者の救済の十全を図るため、関係事業者の協力を得つつ、損害賠償責任保険等への加入を促進します。

また、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。

## 5 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

交通事故を防止し、安全で安心な交通を確保するためには、それぞれの道路交通の主体が交通ルールを遵守することが必要不可欠であり、交通安全教育等とともに、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・危険性の高い違反や、駐車違反等の迷惑性の高い違反に重点を置いた交通事故抑止に資する交通指導取締りを推進します。

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します。

## (1) 交通指導取締りの強化等

### (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、こども、高齢者、障がい者の保護の観点から歩行者及び自転車利用者の交通事故防止並びに交通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、交通事故多発路線等における街頭指導活動を強化するとともに、無免許運転、飲酒運転、妨害運転、著しい速度超過、通行区分違反、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、県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。

また、「ながらスマホ」の交通指導取締りを推進強化します。

無免許運転及び飲酒運転については、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、無免許運転及び飲酒運転の根絶に向けた取組を推進します。

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、交通事故の発生実態等を分析し、その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生活道路や相当数の警察官の配置が困難な時間帯においても、可搬式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、生活道路における事故多発地点等を重点とした交通指導取締りを推進します。

交通事故抑止対策について県民の理解を深めるため、交通事故実態等の分析に基づき、重点路線等を選定し、指導取締り計画に沿って組織的に交通指導取締りを推進していることや、交通指導取締りの結果生じた交通事故実態の変化、交通流の円滑化等、さらにその結果を踏まえた今後の交通指導取締りの方針等についてウェブサイトやSNS等を活用して県民に説明し、PDCAサイクルに基づく交通指導取締りの趣旨や目的が伝わるよう情報発信に努めます。

##### (イ) 背後責任の追及

事業活動に関してなされた無免許運転、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うほか、運送事業者やその他の事業者について、その背後責任が明らかとなった場合は、関係省庁との連携の下、それらの者に対する指導、監督処分等を行うことにより、悪質な事業者の排除や是正に向けて取り組むなど、この種の違反の防止を図ります。

また、事業所における従業員による飲酒運転の発覚時の自動車の使用者の責任追及を行います。

運行管理者・安全運転管理者による運転前後のアルコール検知器を用いた酒気帯びの有無の確認等の義務の履行が徹底されるよう、指導を行うとともに履行状況の確認を行います。

さらに、外国人による無免許運転が多いことを踏まえ、雇用する外国人が無免許運転等を起こした場合における雇用者等の背後責任の追及を徹底します。

(ウ) いわゆる白タク・白トラの取締りの強化

いわゆる白タク・白トラ行為については、関係機関の連携の下、抑止に向けた広報啓発活動を行うとともに、関連情報の収集・共有、取締り等を強化します。

取締りについては、末端被疑者の検挙にとどまることなく、組織的な突き上げ捜査等による全容解明や上位被疑者等の検挙に努めるほか、犯罪収益の没収や車両使用制限等の制裁を複合的に実施することにより、効果的に白タク・白トラ行為の排除を図ります。

また、その利用者等に対して注意喚起等を行うことにより、白タク行為の抑止を図ります。

(エ) 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、一時不停止等に対して積極的に指導警告を行うとともに、令和8年4月1日から施行される自転車への交通反則通告制度の導入を踏まえ、自転車指導啓発重点地区・路線を中心とした事故抑止に資する取締りを推進し、悪質・危険な交通違反に対しては検挙を行います。

自転車指導啓発重点地区等の選定状況を、具体的な選定理由と共にウェブサイトや広報紙等の効果的な媒体を用いて公表し、交通ルール遵守の重要性及び重点地区等において推進する交通指導取締り等の活動に対する国民の理解の確保に努めます。

また、自転車利用時の「ながらスマホ」の取締りを通じた、若年時からの基本ルール、遵法意識の浸透を図ります。

さらに、飲酒運転等の悪質・危険な違反を繰り返す者や違反により交通事故を発生させた者については、これまでの処分歴・違反歴等を踏まえ、危険性帯有者として評価できる場合は、機を逸せず免許停止処分を行うなどの確に対処します。

(オ) 特定小型原動機付自転車の利用者に対する交通指導取締りの強化

特定小型原動機付自転車に係る悪質・危険な違反行為に対する交通指導取締りを強化します。

また、交通の危険を生じさせるおそれのある違反行為を反復して行った特定小型原動機付自転車の利用者に対しては、特定小型原動機付自転車運転者講習制度を実施し、違反の再発防止に努めます。運転免許を保有する悪質・危険な違反を繰り返したり、悪質・危険な違反による交通事故を発生させたりした者に対しては、免許停止処分を含めた的確な行政処分を実施します。

**(カ) ペダル付き電動バイクの利用者に対する交通指導取締りの強化**

ペダル付き電動バイクについては、電動アシスト自転車ではなく、一般原動機付自転車又は自動車に該当し、道路を通行させるにはナンバープレートを取得し、車体に表示しなければいけないほか、その運転には運転免許が必要であり、乗車用ヘルメットをかぶらなければならないなど、一般原動機付自転車等に適用される交通ルールを遵守する必要があることの周知徹底を図るとともに、無免許運転、通行区分違反等の悪質・危険な運転に対する交通指導取締りを強化します。

また、ペダル付き電動バイクを電動アシスト自転車として販売する違法な販売事業者対策を推進します。

**(1) 交通指導取締りの強化等****イ 高速自動車国道等における交通指導取締りの強化等**

高速自動車国道等においては、重大な違反行為はもちろんのこと、軽微な違反行為であっても重大事故に直結するおそれがあることから、交通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整序を図ります。

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、速度違反自動取締装置等の取締り機器の積極的かつ効果的な活用を推進します。

交通指導取締りについては、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、携帯電話使用等の取締りを強化します。

**(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****(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、適正かつ緻密な捜査を推進します。

**(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****イ 交通事故事件等に係る捜査力の強化**

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。

(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

**ウ 交通事故事件等に係る科学的捜査の推進**

交通事故の現場見取図の作成に活用する小型無人機（ドローン）や3Dレーザースキャナ、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。

(3) 暴走族等対策の推進

(3) 暴走族等対策の推進

**ア 暴走族追放気運の高揚及び家庭、学校等における青少年の指導の充実**

暴走族追放気運を高揚させるため、広報活動を積極的に行います。また、家庭、学校、職場、地域等において、青少年に対し、「暴走族加入阻止教室」を開催するなどの指導等を促進します。

暴走族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施策を推進します。

(3) 暴走族等対策の推進

**イ 暴走行為阻止のための環境整備**

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、暴走族等及び群衆をい集させないための施設の管理改善等の環境づくりを推進するとともに、地域における関係機関・団体が連携を強化し、暴走行為等ができない道路交通環境づくりを積極的に行います。

(3) 暴走族等対策の推進

**ウ 暴走族等に対する交通指導取締りの推進**

集団暴走行為、爆音暴走行為その他悪質事犯に対しては、共同危険行為等の禁止違反を始めとする各種法令を適用して検挙及び補導を徹底し、併せて解散指導を積極的行うなど、暴走族等に対する指導取締りを推進します。

また、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、不正改造等暴走行為を助長する行為に対しても背後責任の追及を行います。

(3) 暴走族等対策の推進

エ 暴走族等関係事犯者の再犯防止

暴走族関係事犯の捜査を通じ、グループの解体や暴走族グループから構成員等を離脱させるなど暴走族等関係事犯者の再犯防止に努めます。

暴走族関係保護観察対象者に対する保護観察は、遵法精神の醸成、家庭環境の調整、交友関係の改善指導、暴走族組織からの離脱指導等、再犯防止に重点を置いた処遇の実施に努めます。

(3) 暴走族等対策の推進

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、道路運送車両の保安基準に適合しない部品等が不正な改造に使用されることがないように、「不正改造車を排除する運動」等を通じ、広報活動の推進及び企業、関係団体に対する指導を積極的に行います。

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、必要に応じて事務所等に立入検査を行います。

## 6 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、消防機関等の関係機関における緊密な連携・協力関係を確保しつつ、救助・救急体制及び救急医療体制の整備を図ります。

特に、負傷者の救命率・救命効果の一層の向上を図る観点から、救急現場又は搬送途上において、医師、看護師、救急救命士、救急隊員等による一刻も早い救急医療、応急処置等を実施するための体制整備を図るほか、事故現場からの緊急通報体制の整備やバイスタンダー（現場に居合わせた人）による応急手当の普及等を推進します。

## (1) 救助・救急体制の整備

### (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。

### (1) 救助・救急体制の整備

#### 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。

### (1) 救助・救急体制の整備

#### 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（自動体外式除細動器）の取扱いを含む）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。

### (1) 救助・救急体制の整備

#### 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保障するメディカルコントロール体制の充実を図ります。

(1) 救助・救急体制の整備

**オ 救助・救急資機材の装備の充実**

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。

(1) 救助・救急体制の整備

**カ ヘリコプターによる救助・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組を行います。

(1) 救助・救急体制の整備

**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、継続的な教育訓練を推進します。

(1) 救助・救急体制の整備

**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、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、高速道路株式会社の連携を強化するとともに、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、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。

(1) 救助・救急体制の整備

**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）の円滑な運用を図ります。

## (1) 救助・救急体制の整備

**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）の円滑な運用を図ります。

## (2) 救急医療体制の整備

## (1) 救助・救急体制の整備

**ア 救急医療機関等の整備**

休日夜間急患センターの設置等、初期救急医療機関の整備を推進します。

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、救急医療体制の圏域を設定し、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るとともに、三次救急医療体制として、重症及び複数科にまたがる重篤な救急患者への診察機能を有する24時間体制の救命救急センターの整備を進め、評価事業によりその質の向上を図ります。

## (1) 救助・救急体制の整備

**イ 救急医療担当医師・看護師等の養成等**

救命救急センター等で救急医療を担当している医師に対し、地域における救急患者の救命率をより向上させるための研修を行い、救急医療従事者の確保とその資質の向上を図ります。

看護師についても、救急時に的確に医師を補助できるよう養成課程において救急医療に関する教育の充実に努めるとともに、新人研修における救急医療研修の充実に努め、救急医療を担当する看護師の確保を図ります。

さらに、病院内外での救急活動を充実させる観点から、外傷の標準的初期対応能力の向上に関する研修を推進します。

## (1) 救助・救急体制の整備

**ウ 「熊本型」へり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」へり救急搬送体制の充実を図ります。

### (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。

## 7 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、深い悲しみやつらい体験をされており、このような交通事故被害者等を支援することは極めて重要であることから、犯罪被害者等基本法（平成16年法律第161号）等の下、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、被害者の救済の十全を図るため、関係事業者の協力を得つつ、損害賠償責任保険等への加入を促進します。

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（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により広く県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。

### (2) 損害賠償の請求についての援助等

#### (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

熊本県交通事故相談所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熊本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、交通事故相談所の業務について、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。

#### (3) 損害賠償の請求についての援助等

##### 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支援の一助とするため、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。

### (3) 交通事故被害者等支援の充実強化

#### (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県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。

(3) 交通事故被害者等支援の充実強化

**イ 交通事故被害者等の心情に配慮した支援の推進**

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、刑事手続の流れ等をまとめた手引き、「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、交通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合せに応じ、適切な情報の提供を図ります。

さらに、重大・悪質な交通事故事件等については、県警察本部交通指導課に設置した交通事故事件捜査統括官及び交通事故鑑識官が事故現場に赴いて客観的証拠の収集等の捜査指揮を行うなど、適正かつ緻密な交通事故事件捜査を推進します。

加えて同様に設置した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。

(3) 交通事故被害者等支援の充実強化

**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。

**(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年から「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が義務付けられたことの周知及び加入の促進を図ります。

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、県民の理解の増進に努めます。

## 8 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。

### (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・分析に係る情報を県民に積極的に提供することにより、交通安全に対する県民の意識の向上を図ります。



— 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

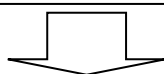
- 鉄道は、県民生活に欠くことのできない交通手段です。
- 県民が安心して利用できる、一層安全な鉄道輸送を目指し、重大な列車事故やホームでの事故への対策等、各種の安全対策を総合的に推進していきます。



## 2 熊本県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、県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、県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については、長期的には減少傾向にあります。

本県における鉄道事故の発生は、ほぼ横ばいで推移しており、令和3年から令和7年までの発生は、運転事故33件、死者5人でした。

なお、平成18年から令和7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、全国的には鉄道人身障害事故は約5割から約6割、踏切障害事故は約3割から約4割を占めており、両方で鉄道運転事故件数全体の約9割を占めている。

また、死者数については、鉄道人身障害事故と踏切障害事故がほぼ全てを占めている。

本県における、運転事故全体に占める踏切事故の割合は、約7割となっています。

### 第2節 熊本県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、鉄道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、県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とともに、利用者等の関係する事故を防止するため、効果的な対策を講じるべく、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る。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

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自治体と連携・協力しながら推進します。

## (2) 運転保安設備等の整備

曲線部等への速度制限機能付きATS等、運転士異常時列車停止装置、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。

# 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。

# 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組の状況、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。

## (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。

### (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。

### (4) 気象情報等の充実

鉄道交通に影響を及ぼす台風、大雨、大雪、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と安定輸送に努めます。

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や情報の利活用促進に努めます。

### (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、訪日及び在住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。

### (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組を強化するとともに、運輸事業者

の安全への取組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組を的確に確認します。

### (7) 計画運休への取組

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じるおそれが予測される時は、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、訪日及び在住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。

## 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。



**－ 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 熊本県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及び円滑化等を図るための措置

## 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。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ます。

また、改良すべき踏切道がなお残されている現状にあります。

本県においては、踏切事故の発生件数は、ほぼ横ばいで推移しており、運転事故に占める踏切事故の割合についても、ほぼ横ばいとなっています。

#### 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又は昼夜を通じて踏切警手が遮断機を操作している踏切道）が最も多く、踏切道100箇所当たりの発生件数で見ると、第4種踏切道が最も多くなっている、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4割を占めている、③原因別で見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等が挙げられます。

本県においては、第1種踏切道と第4種踏切道において発生しており、発生件数は第1種踏切道が5割、第4種踏切道が5割の発生となっています。

### 第2節 熊本県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11次熊本県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すものである。

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、バリアフリー化の促進

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スペースの確保を考慮した踏切拡幅など、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。

## 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ていない踏切道において発生していることから、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、迂回路の状況等を勘案し、必要に応じ、車両通行止め、一方通行等の交通規制を実施するとともに、併せて道路標識の高輝度化等による視認性の向上を図ります。

## 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、迂回路の状況等を勘案して、第3、4種踏切道等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。

#### 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の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。