天草市交通安全計画

第12次（令和8年度～令和12年度）

（素案）

天草市交通安全対策会議

目　次

計画の趣旨
　１　計画作成の趣旨・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・1
　２　計画の性格及び期間・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・1
　　（１）性格・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・1
　　（２）期間・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・1
第 11 次天草市交通安全計画の成果 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・2
≪第 12 次天草市交通安全計画≫
道路交通の安全・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・4
　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・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・5
　　　　１　道路交通事故の推移・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・5
　　　　２　道路交通事故等の特徴と課題・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・5
　　　　（１）高齢者（６５歳以上）の事故の割合が増加・・・・・・・・・・・・5
　　　　（２）状態別の死傷者数の推移・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・6
　　　　（３）交通事故における重傷者数の推移・・・・・・・・・・・・・・・・・6
　　　　３　飲酒運転の現況・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・6
　　第２節　天草市交通安全計画における目標・・・・・・・・・・・・・・・・・8

　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６つの柱・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・9
　　　　１　対策の視点・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・9
　　　　（１）対策の最重点・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・9
　　　　（２）対策の重点・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・10
　　　　　　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 ・・・・・・・・・・・・・・・・・10
　　　　　　イ．自転車の安全利用の推進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・11
　　　　　　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・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・11
　　　　　　エ．飲酒運転等の危険運転の根絶・・・・・・・・・・・・・・・・・・11
　　　　　　オ．先進技術の活用推進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・12
　　　　　　カ．地域が一体となった交通安全対策の推進・・・・・・・・・・・・・12
　　　　２　６つの柱・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・12
　　第２節　講じようとする施策・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・13
　　　　１　道路交通環境の整備・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・13
　　　　（１）生活道路における交通安全対策の推進・・・・・・・・・・・・・・13
　　　　（２）通学路における交通安全の確保・・・・・・・・・・・・・・・・・13
　　　　（３）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・・・・・13

（４）幹線道路における交通安全対策の推進・・・・・・・・・・・・・・・13
（５）高齢者等の移動手段の確保・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・13
（６）「あまいち」の指定に伴う交通安全の確保・・・・・・・・・・・・14
２　交通安全思想の普及徹底・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・14
（１）段階的かつ体系的な交通安全教育の推進・・・・・・・・・・・・・14
ア．幼児に対する交通安全教育の推進・・・・・・・・・・・・・・・・14
イ．小学生に対する交通安全教育の推進・・・・・・・・・・・・・・・14
ウ．中学生に対する交通安全教育の推進・・・・・・・・・・・・・・・15
エ．高校生に対する交通安全教育の推進・・・・・・・・・・・・・・・15
オ．成人に対する交通安全教育の推進・・・・・・・・・・・・・・・・15
カ．高齢者に対する交通安全教育の推進・・・・・・・・・・・・・・・15
（２）交通安全に関する普及啓発活動の推進・・・・・・・・・・・・・・16
ア．交通安全運動の推進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・16
イ．高齢者の交通事故防止対策の推進・・・・・・・・・・・・・・・・16
ウ．横断歩行者の安全確保・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・16
エ．自転車の安全利用の推進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・17
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・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・17
カ．チャイルドシートの正しい使用の徹底・・・・・・・・・・・・・17
キ．乗用型トラクターの事故防止・・・・・・・・・・・・・・・・・・17
ク．夕暮れ時と夜間の交通事故防止対策の推進・・・・・・・・・・・18
ケ．飲酒運転の根絶に向けた交通安全教育及び
広報啓発活動の推進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・18
コ．地域における交通安全活動への参加・協働の推進・・・・・・・18
３　安全運転の確保・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・18
（１）運転者教育等の充実・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・19
ア．運転者への教育・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・19
イ．高齢運転者対策の充実・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・19
４　道路交通秩序の維持・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・19
（１）交通指導取締りの強化等・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・20
（２）暴走行為をさせないための環境整備・・・・・・・・・・・・・・20
（３）車両の不正改造の防止・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・20
５　救助・救急活動の充実・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・20
６　被害者支援の推進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・20
（１）交通事故相談活動の充実・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・20
（２）自転車利用者の損害賠償保険等への加入の促進・・・・・・・・・21

計　画　の　趣　旨

１　計画作成の趣旨

天草市では、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、官民一体となり交通安全対策を推進してきました。

天草市が目指すまちづくりの基本理念「ともにつながり　幸せ実感　宝の島“天草”」を実現していくためにも、引き続き人命尊重の理念のもとに、交通事故のない安全で安心な天草市を目指して、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もと、市・県・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、天草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、国の「第 12 次交通安全基本計画」及び県の「第 12 次熊本県交通安全計画」に基づき作成するものです。

また、天草市における陸上交通（道路交通）の安全に関する施策の大綱となるものです。

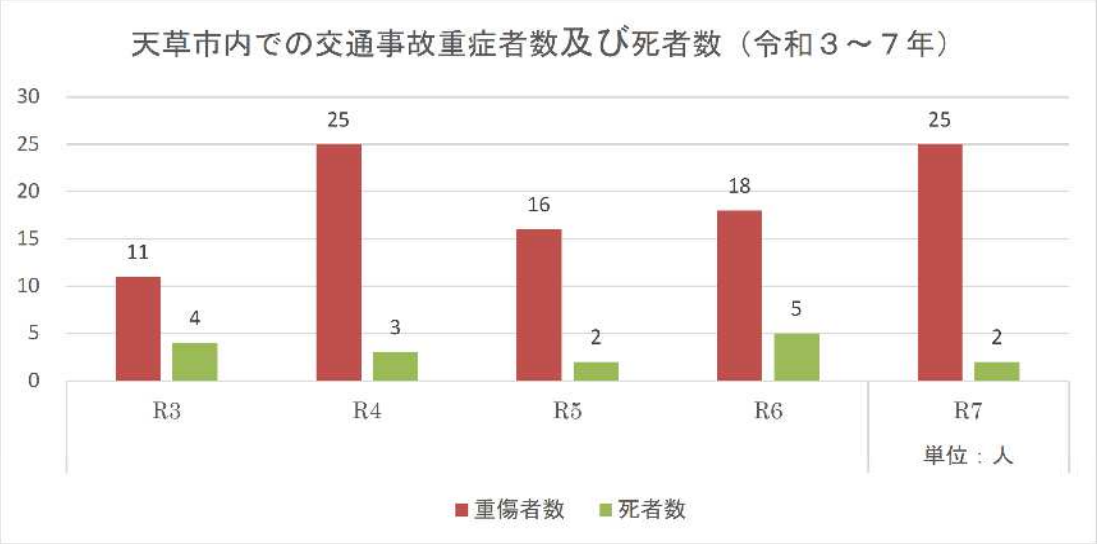
本計画で講じる施策については、「天草市総合計画」をはじめとする、様々な関連計画や条例との整合性を図りながら、推進していくものとします。

（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。

第 11 次天草市交通安全計画の成果

第 11 次天草市交通安全計画（令和 3 年度～令和 7 年度）では、道路交通の安全において「24 時間交通事故死者数 0 人、交通事故重傷者数 8 人以下」を目標に掲げ、交通安全対策を講じてきましたが、死者数は令和 5 年と令和 7 年の 2 人が、重傷者数については令和 3 年の 11 人が一番少ない年でした。死者数及び重傷者数ともに達成することはできませんでした。



熊本県警察交通事故統計より

道路交通の安全

１　道路交通事故のない天草市を目指して

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　天草市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　　０人**
- **交通事故重傷者数　　８人以下**

にすることを目指します。

※交通事故における「死者」とは、交通事故発生から 24 時間以内に亡くなった場合をいいます。

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

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

イ　自転車の安全利用の推進

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

エ　飲酒運転等の危険運転の根絶

オ　先進技術の活用推進

カ　交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進

キ　地域が一体となった交通安全対策の推進

＜６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 道路交通秩序の維持
⑤ 救助・救急活動の充実
⑥ 被害者支援の推進

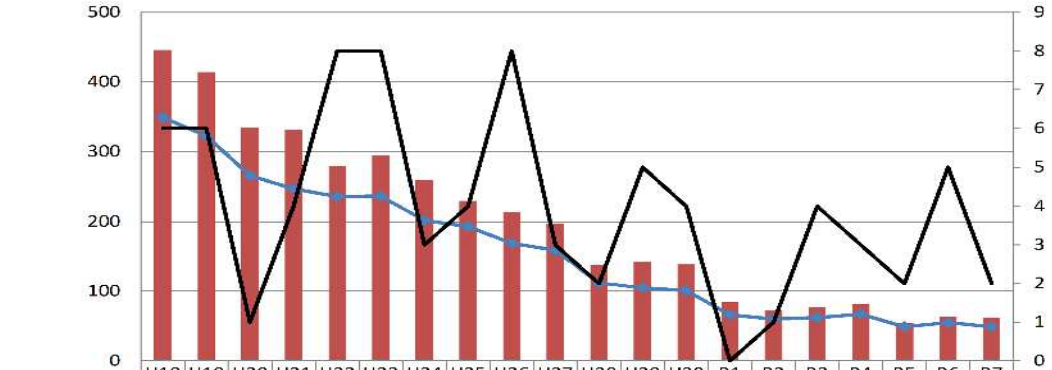
第１章　道路交通の安全についての目標

第１節　道路交通事故の現状

１　道路交通事故の推移

本市の過去 20 年間における交通事故による死者数（24 時間以内）は、令和元年が 0 でありましたが、それ以外の年は一桁台と、依然として痛ましい事故が発生している状況です。また、事故発生件数については、減少傾向でありますが、令和 7 年は 49 件となっています。

◎交通事故発生の推移



	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
負傷者数	446	414	334	331	280	294	260	230	214	197	138	142	139	84	72	77	81	54	63	62
発生件数	349	322	266	247	236	237	202	193	169	159	112	105	101	66	60	62	67	49	55	49
死者数	6	6	1	4	8	8	3	4	8	3	2	5	4	0	1	4	3	2	5	2

熊本県警察交通要覧より

２　道路交通事故等の特徴と課題

（１）高齢者（65 歳以上）の事故の割合が増加

本市の交通事故における高齢者の死者数は、令和 7 年を除き非常に高い割合を占めており、令和 5 年と 6 年は全死者数が高齢者となっています。

事故発生件数は令和 6 年を除き半数以上を高齢者が、負傷者数についても高齢者の割合が高くなっております。

また、免許人口に占める高齢者の割合も増加傾向にあり、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最重要課題といえます。

交通事故発生件数等における高齢者の割合

			R3	R4	R5	R6	R7
発生件数	天草市	(件)	62	67	49	55	49
	うち高齢者	(件)	32	41	31	27	29
	高齢率	(%)	51.61%	61.19%	63.27%	49.09%	59.18%
死者数	天草市	(人)	4	3	2	5	2
	うち高齢者	(人)	2	2	2	5	0
	高齢率	(%)	50.00%	66.67%	100.00%	100.00%	0.00%
負傷者数	天草市	(人)	77	81	54	63	62
	うち高齢者	(人)	37	54	35	30	36
	高齢率	(%)	48.05%	66.67%	64.81%	47.62%	58.06%
免許人口	天草市	(人)	50,169	49,649	49,239	48,596	47,843
	うち高齢者	(人)	17,599	18,027	18,571	18,875	19,044
	高齢率	(%)	35.08%	36.31%	37.72%	38.84%	39.81%

資料）熊本県警察交通要覧より
注）「発生件数」の「うち高齢者」欄は、交通事故の当事者に高齢者が含まれるもの

（２）状態別の死傷者数の推移

本市の交通事故死傷者を状態別にみると、負傷者は 4 輪乗車中が約 7 割を占めていますが、死者数については、4 輪乗車中の事故と歩行中の事故がほとんどを占めています。このことから、自動車運転者の安全運転意識の一層の向上により交通事故を減少させるとともに、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。また、運転者には歩行者優先の意識徹底を、歩行者には、横断歩道の利用をはじめとした自らの安全を守る交通ルール遵守の徹底が必要です。

状態別の死傷者数　　単位：人

	R3		R4		R5		R6		R7	
全死傷者数	負傷者	死者	負傷者	死者	負傷者	死者	負傷者	死者	負傷者	死者
	77	4	81	3	54	2	63	5	62	2
内4輪乗車中	58	2	60	2	35	2	38	2	41	2
内自動2輪乗車中	3	0	4	0	5	0	3	0	5	0
内自転車乗車中	4	0	9	0	3	0	9	1	5	0
内歩行中	12	2	8	1	11	0	13	2	11	0

熊本県警察交通要覧より

（３）交通事故における重傷者数の推移

近年、先端技術や救急医療の発展等により交通事故の被害が軽減し、従来であれば死亡事故に至るような場合であっても、重傷に留まる事故も少なくありません。このため、先端技術に頼るばかりでなく、日頃から安全運転を心がける必要があります。

交通事故負傷者数、重傷者数、死者数

	R3	R4	R5	R6	R7
負傷者数	77	81	54	63	62
重傷者数	11	25	16	18	25
死者数	4	3	2	5	2

熊本県警察交通事故統計より

３　飲酒運転の現況

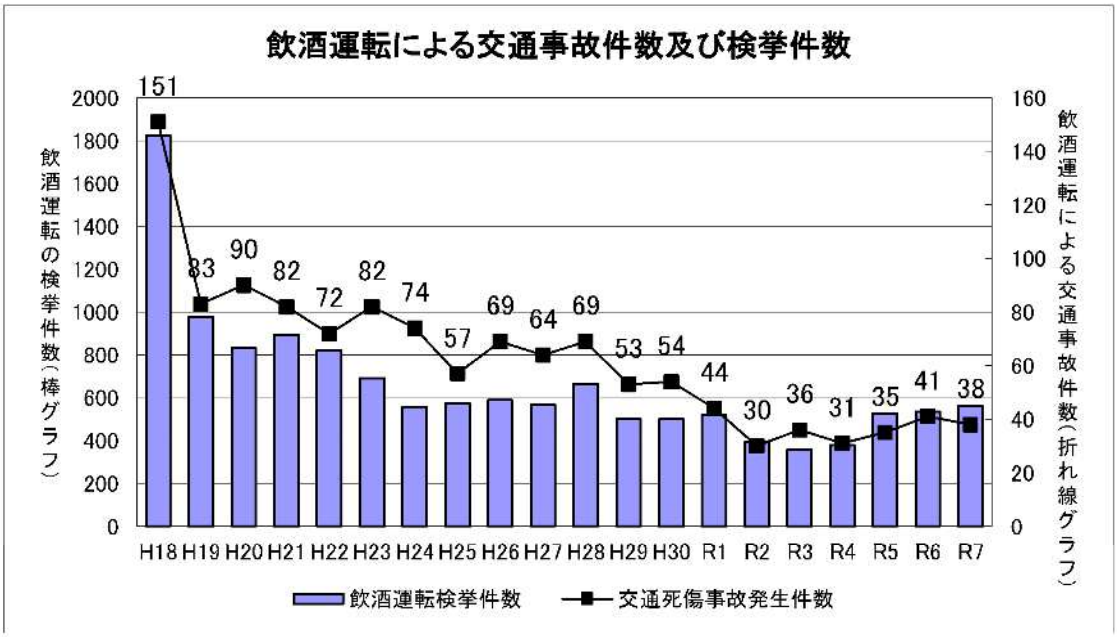
飲酒運転については、平成 18 年 8 月に発生した、福岡県の「海の中道大橋」における交通死亡事故を契機として社会問題化し、道路交通法の改正により、平成 19 年には飲酒運転の厳罰化、平成 21 年には行政処分の強化が図られました。

また、令和 6 年には自転車利用者による酒気帯び運転についての罰則が整備され、自動車だけでなく自転車利用者による飲酒運転の防止に向けた取り組みを行う必要があります。

県内の飲酒運転及び飲酒運転に伴う交通事故は、平成 19 年に前年と比較し

て大きく減少したものの、その後は増減を繰返し横ばいで推移しています。

本市においても、飲酒運転による人身事故が発生しています。重大事故を引き起こす要因である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。



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

○飲酒運転による交通事故件数

	R3	R4	R5	R6	R7
熊本県	36	31	35	41	38
天草市	0	0	0	2	3

資料）天草警察署交通統計より
注）飲酒運転による交通事故件数（人身のみ）は、原付以上の第１当事者によるもの

第２節　天草市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　　０人

◆ 交通事故重傷者数　　８人以下

にすることを目指します。

（参考）熊本県交通安全計画における目標
熊本県【数値目標】
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

本計画における最優先の目標である 24 時間交通事故死者数 0 人は、令和元年に達成することが出来ましたが、その後は多い年で 5 人の死者数が発生しているため、引き続き令和 12 年までに死者数 0 人を目標に掲げます。

また、重傷者が発生する事故防止への取り組みが、死者数の減少に繋がることから、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 8 人以下とすることを目指します（第 11 次天草市交通安全計画で掲げた目標を継続して目指します)。

交通事故による死傷者数は全国的に減少傾向を続けており、本市においても減少傾向となっていますが、高齢者が当事者となる事故は高止まりの状態です。これまでの発生傾向から、今後さらに交通死亡事故の当事者となる比率が高い高齢者人口及び運転免許保有者に占める高齢者の割合が増加することからも、本市の目標は高く設定しておりますが、究極の目標である「交通事故のない安全で安心な社会」を実現するため、県や警察、関係機関・団体と一体となり、かつ、市民の理解と協力の下、交通安全施策を総合的かつ強力に推進します。

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６つの柱

近年、本市の交通事故発生件数と負傷者数については減少傾向にあることから、これまでの対策の効果があったものと考えられます。

しかし、65 歳以上の高齢者が当事者となる交通事故死傷者数は、全体の約半数を占めており、その割合は数年変化していません。今後も、更に高齢者人口は増加し、高齢運転免許保有者も増加することが見込まれることから、歩行者・運転者の両面から高齢者の交通安全の確保が重要となってきます。

また、スマートフォンの普及に伴い、運転中ばかりでなく、歩行中、自転車乗車中の「ながらスマホ」の危険性も指摘されています。

このため、社会情勢や交通情勢の変化に即した交通安全対策を講じるとともに、本市で実際に発生した交通事故の特徴と課題の分析を行い、より効果的で有効性が見込まれる新たな交通安全対策の推進を図ります。

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下、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。

熊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おり、歩行者優先の徹底には程遠い状況です。

交通事故死傷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、「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、歩行者が自らの安全を守るため「夕暮れ時や夜間においては反射材を着用すること」といった交通安全教育を推進します。

また、子どもが日常的に移動する通学路、生活道路及び市街地の幹線道路において、横断歩道の適切な管理、歩道の整備を始め、安全で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≫
○ 子どもや高齢者等が安心して通行できる道路空間の確保
○ 通学路安全対策協議会による「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並びに児童生徒の安全確保
○ ユニバーサルデザインに配慮した歩道等の整備
○ 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
○ 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
○ 「横断歩道 止まって渡す『思いやり』キャンペーン」、「ひのくにピカピカ運動」の周知啓発
○ 生活道路等における法定速度の引き下げ（30km/h 制限）の周知啓発

（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

本市は、交通死亡事故の当事者に占める高齢者の割合が極めて高いこと、また、今後も更に高齢化率が上昇し、運転免許証保持者における高齢者の割合が増加することを踏まえると、高齢者が安全に安心して生活できる交通社会の形成に取り組んでいかなければなりません。

高齢者の交通手段は、歩行や自転車等を利用する場合と、自動車等を利用する場合がありますが、歩行者や自転車等の利用者が交通事故の被害者とならないよう、また、自動車運転者として加害者とならないよう、高齢者事故の特徴に応じた対策を強化することが重要です。

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、安心して子どもを産み、育てることができる社会を実現するためには、次世代を担う子どもを守るという観点から、防犯対策も踏まえた交通安全対策が一層求められます。

そのためにも、子どもが日常的に移動する生活道路や通学路等において、歩道や歩行空間の整備を積極的に推進する必要があります。

≪主な取り組み≫
○ 子どもや高齢者が安心して通行できる道路空間の確保
○ 交通指導員、交通安全協会員、ＰＴＡ等による通学時間帯における早朝街頭指導
○ 通学路安全対策協議会による「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並びに児童生徒の安全確保
○ 新入学児童・生徒への交通安全用品（黄色い帽子、反射タスキ等）の配布
○ 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
○ 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
○ 「横断歩道 止まって渡す『思いやり』キャンペーン」、「ひのくにピカピカ運動」、「バックで駐車運動」の周知啓発
○ 運転免許証の自主返納の促進と支援
○ 生活道路等における法定速度の引き下げ（30km/h 制限）の周知啓発

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、自転車損害賠償保険等の加入が義務付けられています。

また、令和 5 年にヘルメット着用の努力義務化、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、令和 8 年 4 月に自転車の一定の交通違反に対する交通反則通告制度が適用されるなど、自転車利用に対する関心が非常に高まっています。

そのため、自転車利用のマナー向上と正しい交通ルールを身に着けさせるために「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等の充実を図ります。

また、近年では、技能実習生等の外国人の多くが自転車を主な移動手段としているため、そのような外国人に対しては、雇用主等と連携して交通安全教室の受講の推進や交通マナーの周知・徹底を図ります。

さらに、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。

≪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
○ 「自転車安全利用五則」の周知啓発
○ 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・保育園・児童クラブ・病院等と連携した保護者に対する啓発活動の推進
○ チャイルドシート貸し出し時における正しい着用方法の啓発
○ シートベルト及びチャイルドシート着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

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、警察、関係機関・団体とともに市民総ぐるみの啓発活動を引き続き推進します。

≪主な取り組み≫
○ 飲酒運転・妨害運転など危険運転の根絶キャンペーン等の実施と取り締まりの強化
○ 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
○ 自動車運送事業者及び安全運転管理者等協議会加盟事業所におけるアルコール検知器の確実な使用

オ．先進技術の活用推進

運転者の不注意や、高齢運転者の身体機能等の低下に伴う交通事故防止の対策として、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。セーフティサポートカーを取り入れた高齢者交通安全教室等により、積極的に啓発活動を行います。

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。

カ．地域が一体となった交通安全対策の推進

安全で安心な交通環境を実現していくためには、行政、警察、学校、家庭、職場、団体、企業等の協働により、本市における地域社会のニーズと交通情勢の変化を踏まえつつ、地域に根差した交通安全の各種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。

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、コミュニティＦＭをはじめ各種媒体等を通じた交通事故情報の提供に努め、本市における安全で安心な交通社会の形成に自らの問題として積極的に参加してもらうなど、地域が一体となった交通安全対策を推進していきます。

２　６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 **道路交通秩序の維持**
⑤ **救助・救急活動の充実**
⑥ **被害者支援の推進**

の６つの柱により、交通安全対策を実施します。

第２節　講じようとする施策

１　道路交通環境の整備

これまで一定の成果を挙げてきた交通安全対策は、主として「車中心」の対策であり、歩行者の視点からの道路整備や交通安全対策は依然として十分とはいえず、また、生活道路への通過交通の流入等の問題も依然として深刻です。

このため、地域の協力を得ながら、生活道路、通学路、市街地の幹線道路等において、「人」の視点に立った交通安全対策を推進します。

（１）生活道路における交通安全対策の推進

交通事故発生割合が高い生活道路において、道路標識・道路標示の高輝度化、路側帯の設置・拡幅、歩車分離式信号など、歩行者や自転車が安心して移動できる通行空間の整備を、警察や道路管理者等と連携して推進します。

また、令和８年９月から生活道路等における法定速度が 30km/h となることから、関係機関と連携して周知啓発を行います。

（２）通学路における交通安全の確保

通学路における交通安全を確保するため、「天草市通学路安全対策連絡協議会」において、学校、教育委員会、ＰＴＡ、警察、行政、道路管理者等の関係機関が協議を行い、ハード面・ソフト面から必要な対策を推進します。

（３）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

高齢者や障がい者等を含めた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、幅員や段差解消などユニバーサルデザインに配慮した歩道等の整備を進め、歩行空間の安全性、快適性の向上を推進します。

（４）幹線道路における交通安全対策の推進

本市は、観光地として休日等における車両流入が多く、市民以外の幹線道路利用が多い状況です。特に、熊本都市圏と天草を結ぶ国道 266 号及び 324 号は交通事故が集中して発生している路線となっています。そのため、これら幹線道路について、事故データの客観的な分析及び事故原因の検証に基づく事故抑止対策を、警察、道路管理者等と連携して推進します。

（５）高齢者等の移動手段の確保

急激な人口減少や高齢化が見込まれる中、自家用車を利用できない住民の移動手段の確保を図る必要があります。特に交通不便地域に居住する高齢者や障がい者、学生等の移動手段の確保が重要です。

本市では、公共交通機関（路線バス、コミュニティバス、AI オンデマンド乗合タクシー等）の利用による移動手段の確保を基本として、公共交通を利用できない方については、福祉有償運送や福祉タクシー、福祉バス等の外出支援策による移動手段の確保など、福祉所管部門と連携した効率的・効果的な移動支援策に取り組みます。

また、利用促進策として、公共交通機関を利用とした外出機会を増やすための

「おでかけ促進事業」や、公共交通を身近なものとして捉え、親しみを持っていただくことを目的とした「路線バス乗り方教室」などを開催します。

今後も、「天草市地域公共交通形成計画」に基づき、公共交通サービスの改善を図るとともに、関係機関と連携しながら、地域の輸送資源の総動員による持続可能な移動手段の確保・充実を図る取り組みを推進します。

（６）「あまいち」の指定に伴う交通安全の確保

牛深港からＪＲ三角駅までの 152 ㎞のサイクルルート「あまいち」が令和８年７月にナショナルサイクルルートの指定を受けたことにより、本市での自転車利用者が増加すること予想されます。道路標識や道路標示など、自転車利用者が安心して利用できるよう、通行空間の整備を、警察や道路管理者等と連携して推進します。

２　交通安全思想の普及徹底

交通安全教育は、自他の生命尊重という理念の下に、交通社会の一員としての責任を自覚し、交通安全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つけるためには、生涯にわたる学習により、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、障がい者等への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知り、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、子どもから高齢者に至るまで、交通安全教育講習員による心身の発達段階に応じた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、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、交通安全運動の実施に当たっては、交通情勢に即した事項を重点に設定するとともに、運動の趣旨等について広く市民に周知し、市民参加型の運動を展開します。

（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、日常生活において安全に道路を通行するために必要な、基本的な交通ルールと交通マナーを習得させることを目標とします。

幼稚園・保育園等においては、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。

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、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

通行するための危険予測、危険回避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、学校教育活動全体を通じて、安全な歩行の仕方、自転車の安全な利用、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。

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、思いやりを持って、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、家庭及び関係機関・団体等と連携を図りながら、学校教育活動全体を通じて、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。

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。

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、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・回避能力の向上、交通事故被害者の心情等を通した交通事故の悲惨さに対する理解及び交通安全意識・交通マナーの向上を目標とします。これらは、公安委員会が行う各種講習、自動車学校等が受講者の特性に応じて行う運転者教育、事業所の安全運転管理の一環として安全運転管理者等が行う交通安全教育を中心として行います。

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または運転者としての交通行動にどのように影響を及ぼすか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及び交通ルール等の知識を習得させることを目標とします。

高齢運転者に対しては、自動車学校における高齢者講習の内容の充実に努めるほか、警察、自動車学校、自動車販売店等との連携によるセーフティサポートカー、電動車いすを活用した実践的な参加体験型の高齢者交通安全教室を実

施します。

運転免許証を持たないなど、交通安全教育を受ける機会が少ない高齢者や老人クラブ未加入者については、世帯訪問活動による交通安全周知啓発を行います。

また、夕暮れ時や早朝に高齢者が事故に遭うケースが多いことから、「ひのくにピカピカ運動」期間中において、反射材用品の無料配布による普及と着用の啓発を図ります。

（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り組みを推進するための市民運動として、関係機関・団体を始め、地域・企業等が相互に連携した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、時節や交通情勢に即した事項を重点に設定するとともに、各種媒体の活用により、運動の趣旨、実施期間等について広く市民に周知し、市民参加型の運動を展開します。

イ．高齢者の交通事故防止対策の推進

本市において、令和 5 年及び令和 6 年に発生した交通事故死者全てが高齢者という状況です。また、人口に占める 65 歳以上の割合が約 44%（令和 7 年 12 月末現在）に上昇していることから、今後も高齢化率の上昇に伴い高齢者免許証保有者数の割合が増加すると考えられます。このことから、本市においては、高齢者が当事者となる交通事故を防止することが、本市における交通安全対策の重要課題となっています。

高齢者自身の交通事故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、分かりやすい周知を行います。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。

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必要があります。

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信号に従うこと」といった交通ルールの周知を図るとともに、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付けること等、歩行者が自らの安全を守るための交通行動を促す必要があります。

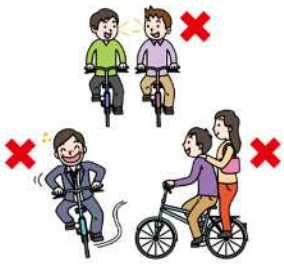


そのため、運転者、歩行者及び全ての世代に対して、「横断歩道 止まって渡す『思いやり』キャンペーン」の

周知啓発を図ります。

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、市・市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します。また、交通安全教育の面では、自転車乗車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」の活用による歩行者や他の車両に配慮した通行、ヘルメットの着用等、自転車の交通ルールの遵守、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り組みを推進します。



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、十分な自覚と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、自転車の定期的な点検整備及び加害者となった場合への備えとして、関係機関・団体と連携し、ＴＳマークや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。

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各段に高くなるため、警察、関係機関・団体との協力の下、シートベルトコンビンサー（模擬衝突体験車）を活用した参加・体験型の交通安全教育を推進するほか、あらゆる機会や媒体を通じて、着用徹底の啓発活動を展開します。



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。

不適正使用時の致死率は、適正使用時と比較して各段に高くなることから、チャイルドシートの使用効果及び使用方法について、幼稚園・保育園等と連携した保護者に対する啓発・指導を推進します。

キ．乗用型トラクターの事故防止

道路運送車両の基準緩和により、農耕作業用トラクター等について一定基準の下で公道走行が可能となりました。それら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。

ク．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の点灯や上向き点灯（対向車や先行車がい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り替えの促進、併せて無灯火運転防止を目的とした運動を推進します。

このため、関係機関・団体等と連携して、「ひのくにピカピカ運動」期間中における積極的な広報啓発と反射材用品の無料配布、また、反射材を用いた参加・体験・実践型の交通安全教育を推進します。

ケ．飲酒運転の根絶に向けた交通安全教育及び広報啓発活動の推進



飲酒運転は、重大な交通事故を引き起こす要因となっていることから、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、広報啓発活動を引き続き推進するとともに、交通関係団体、酒類提供飲食店等と連携したハンドルキーパー運動の普及啓発や、運行管理者や安全運転管理者におけるアルコール検知器を活用した運行前検査の励行に努めます。

家庭・地域・職場等における飲酒運転根絶の取り組みをさらに進め、「飲酒運転を絶対にしない、させない」という市民の規範意識の確立を図ります。

コ．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、地域住民に留まらず、当該地域に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、それぞれの地域の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

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るため、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講習等の充実を図ります。

運転者に対して、公安委員会が行う各種講習、自動車学校等が行う運転者教育、安全運転管理者による交通安全教育、その他広報啓発等により、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。

（１）運転者教育等の充実

ア．運転者への教育

安全運転に必要な知識及び技能を身につけ、安全運転を実践できる運転者を育成するには、運転者自らが安全に運転しようとする意識及び態度の向上が必要です。

そのため、交通事故被害者等の手記等を活用した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を実施します。

イ．高齢運転者対策の充実

70 歳以上の運転免許更新時に義務化されている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し、効果的かつ効率的な教育に努めます。

また、年齢を重ねるに従って認知機能や運転技能の低下等により自動車の運転に不安を感じている運転免許証保有者に対しては、高齢者交通安全教室等において運転免許証の自主返納を促すことや、運転経歴証明制度の周知などを行います。



特に認知症が疑われる高齢運転者に対しては、地域の見守り活動等において近隣住民や家族からの情報提供を呼びかけ、警察、介護サービス事業者等と家族が連携を図り、運転免許証の自主返納を働きかけます。

また、自主返納しやすい環境づくりを進めるため、免許証自主返納者に対する支援や AI オンデマンド乗合タクシーの利用など、関係機関・部署と協議を行い、必要な対策を推進します。

さらに、高齢運転者自身の交通安全意識の向上と、周囲の運転者が高齢運転者に配慮する運転を心掛けるため、高齢運転者標識（高齢者マーク）の積極的な使用を促進します。

免許証保有者数及び自主返納者数（65歳以上）　　単位：人

	R3	R4	R5	R6	R7
免許証保有者数	17,599	18,027	18,571	18,875	19,044
自主返納者数	330	284	288	334	295

資料）熊本県警察交通要覧及び交通安全協会資料より
注）天草・牛深警察署での受付数（免許センター含めず）

4　道路交通秩序の維持

交通ルール無視による交通事故を防止するためには、無謀運転や暴走行為対策、交通指導取締りを通じ、道路交通秩序の維持を図る必要があります。

このため、死亡事故等重大事故に直結する悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点を置いた交通事故抑止に資する交通指導取り締まり並びに地域における安全意識向上による交通ルールとマナーの遵守を、警察・関係機関と連携

して推進します。

（１）交通指導取締りの強化等



歩行者及び自転車利用者の事故防止並びに事故多発路線等における重大事故の防止のため、街頭指導活動の強化と、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が多い迷惑性の高い違反に重点を置いた効果的な交通指導取締りの強化を、警察・関係機関と連携して推進します。

また、子ども、高齢者、障がい者の保護の観点に立った交通指導取締りの強化を推進し、通学路や生活道路における安全の確保に努めます。

自転車への交通反則通告制度の導入を踏まえ、自転車利用者による交通違反等に対しても、積極的な指導警告並びに「ながらスマホ」等の悪質・危険な交通違反に対する取締りの強化を推進します。

（２）暴走行為をさせないための環境整備

暴走行為追放機運を高揚させるため、家庭、学校、職場、地域等において、青少年に対する指導等を促進します。青少年の非行問題との関連性から、青少年育成団体等との連携を図り、青少年の健全育成に努めます。

（３）車両の不正改造の防止

暴走行為を助長するような車両の不正改造を防止するよう、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ることがないよう、「不正改造車を排除する運動」等を通じ、広報活動の推進に努めます。

５　救助・救急活動の充実

交通事故による負傷者の救命を図り、被害を最小限にとどめるには、道路上の交通事故に即応できる救急医療機関、消防機関等の関係機関における緊密な連携・協力関係の確保と、救助・救急体制及び救急医療体制の整備が重要です。

特に、広大な市域を抱える本市において、重篤な救急患者に対応するためには、ヘリコプターの機動性を活かした救急医療体制の充実と積極的な活用が必要です。そのため、各関係機関との連携を進め多様な手段の確保によるヘリコプター救急搬送を推進します。

６　被害者支援の推進

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、または、かけがえのない生命を絶たれたりするなど、深い悲しみや辛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、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。

（１）交通事故相談活動の充実

交通事故に関して様々な悩み事を抱える交通事故被害者及び加害者に対して、相談を受けられる機会を充実させるため、交通事故における損害賠償や示

談等の助言を行う交通事故相談所の業務について、各媒体を通じて周知を図ります。

（２）自転車利用者の損害賠償保険等への加入の促進

自転車と歩行者との事故など、自転車利用者が加害者となる事故が増加傾向にあることから、「熊本県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」が一部改正され、自転車損害賠償保険等への加入が義務付けられました。このことに基づき、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自転車損害賠償保険等への加入義務化について、自転車事故も自動車事故と同様の責任が生じることや、過去の賠償額の実態等、損害賠償保険等への加入の必要性の周知を図ります。

