

計画の基本理念

- 「人命尊重の交通安全思想に基づく交通事故のない社会の実現」
「人優先の交通安全思想」
「少子高齢化が進行しても安全に移動できる社会の構築」

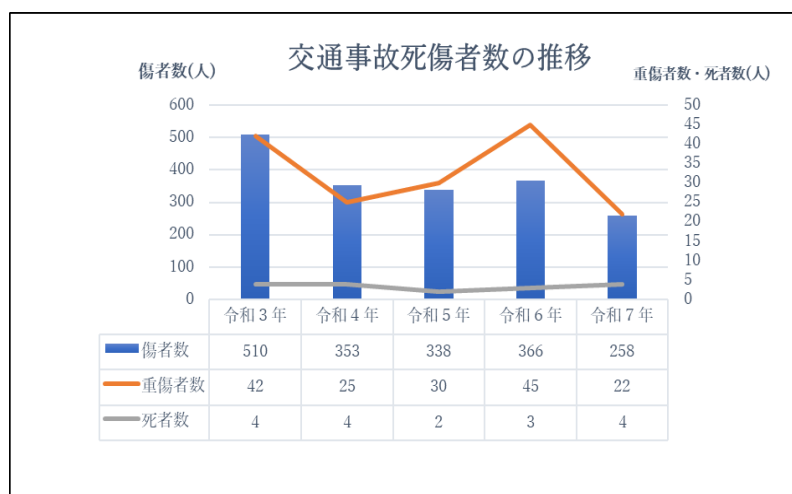
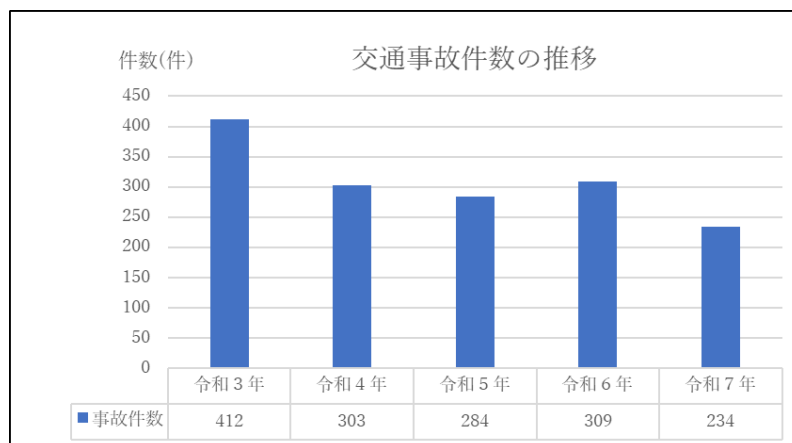
- 計画期間

令和 8 年度から 12 年度までの 5 年間とする。

- 第 11 次交通安全計画の成果

第 11 次交通安全計画（令和 3 年度～令和 7 年度）における「年間の事故発生件数を 412 件以下」「年間の交通事故死者数(24 時間以内)を 4 人以下」の目標については、5 年継続して達成した。

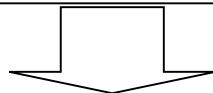
しかし、「年間の重傷者数を 22 人以下」の目標については、令和 3 年から 6 年は未達成であり、目標達成には至らなかった。



第1部 道路交通の安全

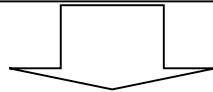
1 道路交通事故のない社会を目指して（基本的考え方）

- 人命尊重の理念に基づき、究極的には交通事故のない社会を目指します。
- 道路交通事故による死者数及び死亡事故に直結しかねない重傷者数をゼロに近づけることを目指し取り組みます。



2 道路交通の安全についての目標

- 年間の事故発生件数を 216 件以下にする。
- 年間の交通事故死者数（24 時間以内）を 3 人以下にする。
- 年間の重傷者数を 21 人以下にする。



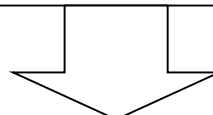
3 道路交通の安全についての対策

交通事故による被害を減らすために重点的に対応すべき事項

- ◎ 最重点 高齢者及びこどもの安全確保
- 重点
 - 1 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上
 - 2 生活道路における歩行者等の安全確保
 - 3 市民自らの意識改革等による交通安全意識の高揚

交通事故が起きにくい環境をつくるために留意すべき事項

- ① 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進
- ② 地域が一体となった交通安全対策の推進



4 対策を講じようとする施策(7つ)

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

第1部 道路交通の安全

第1章 道路交通事故のない社会を目指して

1 基本的な考え方

我々は、人命尊重の理念に基づき、交通事故のない社会を目指すべきである。

近年、本市の交通情勢は、発生件数、死傷者数ともに一時的な増加が見られるものの全体として減少傾向で推移している。

その一方で、小学生をはじめとするこどもが関係する交通事故や高齢者が当事者となる交通事故が後を絶たず、特に高齢者の交通事故死者数は依然として高い割合(約7割)を占めている。

次世代を担うこどものかけがえのない命を守るとともに、今後の更なる少子高齢化の進行に適切に対処するため、時代のニーズに応える交通安全の取組がより一層求められている。

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

交通安全対策の推進に当たっては、我が国における道路交通事故による経済的損失が少なくとも年間10兆5,540億円に達していることを念頭に置きつつ、全ての市民が交通安全に留意するとともに、より一層交通安全対策を充実していくことが必要である。

特に、交通安全は、地域社会と密接な関係を有することから、地域の交通事情を踏まえた上で、それぞれの地域における活動を強化していくことが重要である。

その際、行政、学校、家庭、職場、団体、企業などが役割を分担しながら、その連携を強化し、住民が交通安全に関する各種活動に対して、その計画、実行、評価の各場面において様々な形で参加・協働していくことが有効である。

また、第12次市交通安全計画期間中においても、交通事故発生状況などの各種データ分析を適切に行い、その結果に応じて、交通実態に即した必要な施策を講じるものである。

2 交通安全対策の推進

(1) 歩行者の安全確保

特に、我が国では欧米諸国と比較して、交通事故死者数に占める歩行者の割合が高くなっており、人優先の交通安全思想のもと、歩道の整備などにより歩行者の安全確保を図ることが重要である。

(2) 地域の実情を踏まえた施策の推進

交通安全に関しては、様々な施策メニューがあるところ、それぞれの地域の実情を踏まえた上で、その地域に最も効果的な施策の組合せを地域が主体となっていくべきであり、特に、生活道路における交通安全対策については、総合的なまちづくりの中で実現していくことが有効である。

このようなまちづくりの視点に立った交通安全対策の推進に当たっては、住民に身近な行政や警察署の役割が極めて大きく、さらに、地域の安全性を総合的に高めていくためには、交通安全対策を防犯や防災を併せて一体的に推進していくことが有効かつ重要である。

(3) 役割分担と連携強化

行政のほか、学校、家庭、職場、団体、企業などそれぞれが責任を持ちつつ役割分担をしながらその連携を強化し、また、住民が交通安全に関する各種活動に対して、その計画、実行、評価の各場面において様々な形で積極的に参加し、協働していくことが有効である。

(4) 交通事故被害者等の参加・協働

交通事故被害者などは、交通事故により家族を失い、傷害を負わされるなど、交通事故の悲惨さを我が身をもって経験し理解していることから、その方々の参加や協働が重要である。

第2章 道路交通の安全についての目標

第1節 道路交通事故の現状と今後の見通し

1 道路交通事故の現状

過去5年間の本市における交通事故の発生状況を見ると、その特徴は次のとおりである。

- (1) 発生件数は、令和3年の412件をピークに一時的な増加は見られるものの全体的に減少傾向である。
- (2) 傷者数は、令和3年の510件をピークに一時的な増加は見られるものの全体的に減少傾向である。
- (3) 重傷者数については、20人台から40人台で増減を繰り返している。
- (4) 死者数は、令和3年、4年、7年に最大の4名、令和6年に3名、令和5年に最小の2名となっており、平均で3.4名である。

- (5) 全死傷者中の高齢者比率は、各年約 20%程度の状態が続いている。
- (6) 死者中の高齢者比率は各年ばらつきがあるが、平均すると年 2.4 人で約 7 割（71%）を高齢者が占めている。
- (7) 免許保有者数及び免許人口比については、ほぼ横ばいで推移している。
- (8) 高齢者免許人口及び高齢者免許人口比については、令和 3 年から漸増している。

【参考 事故発生状況、高齢死傷者数、運転免許保有者数、高齢者免許人口の推移】

1 事故発生状況

年 次	令和 3 年	令和 4 年	令和 5 年	令和 6 年	令和 7 年
発 生 件 数	412	303	284	309	234
傷 者 数	510	353	338	366	258
死 者 数	4	4	2	3	4
死 傷 者 合 計	514	357	340	369	262
重 傷 者 数	42	25	30	45	22

（県警本部：市町村別交通事故実態、県警察本部交通部交通企画課による）

2 高齢死傷者数

年 次	令和 3 年	令和 4 年	令和 5 年	令和 6 年	令和 7 年
高 齢 傷 者 数	99	68	61	61	41
高 齢 死 者 数	3	3	2	2	2
高 齢 死 傷 者 合 計 数	102	71	63	63	43
高 齢 重 傷 者 数	16	14	10	24	11
死者中高齢者比率	75%	75%	100%	67%	50%
死傷者中高齢者比率	20%	20%	19%	17%	16%

（県警察本部交通部交通企画課による）

3 運転免許保有者数・高齢者(65歳以上)免許人口

年 次	令和 3 年	令和 4 年	令和 5 年	令和 6 年	令和 7 年
人 口 推 移	124,826	124,751	123,980	123,071	122,408
免 許 保 有 者	86,960	87,543	87,646	87,745	87,646
免 許 人 口 比	70%	70%	71%	71%	72%
高 齢 者 免 許 人 口	22,924	23,615	24,347	24,897	25,385
高 齢 者 免 許 人 口 比	18%	19%	20%	20%	21%

（人口は、毎年 12 月末現在の推計人口）（県警察本部交通部免許管理課による）

2 道路交通事故の見通し

将来の交通事故の状況については、正確に見通すことは困難であるが、更なる高齢化の進行により、死傷者中死亡比率の高い高齢者の人口が増加することは明白である。

また、高齢運転者の運転免許保有者数増加に比例し、高齢運転者が第1当事者となる事故が増加するものと考えられる。

第2節 交通安全計画における目標

交通事故のない社会を達成することが究極の目標であるが、中期的には国の令和12年までに「年間の交通事故死者数(24時間以内)を1,900人以下とする」という目標を受けて、本市においてもその実現を図ることとし、本計画の計画期間である令和12年までには、「年間の交通事故死者数(24時間以内)を3人以下にする」ことを目指すものとする。

本計画における最終目標は、死者数の減少であるが、最先端技術や救急医療の発達など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なることから、死亡事故に直結しかねない重傷者の減少や事故そのものの減少にも取り組み、国の令和12年までに「年間の重傷者数を20,000人以下にする」という目標を受けて、本市においても令和12年までに「年間の重傷者数を21人以下とする」ことを目指すものとする。

そのため、本市は市民の理解と協力のもと、第3章に掲げる諸施策を総合的かつ強力に推進する。

第3章 道路交通の安全についての対策

第1節 今後の道路交通安全対策を考える視点

近年、道路交通事故の発生件数及び道路交通事故による負傷者数が減少してきている状況を鑑みると、これまでの交通安全計画に基づき実施されてきた施策は一定の効果があつたものと考えられる。

しかしながら、安全不確認、脇見運転、動静不注視などの安全運転義務違反に起因する死亡事故が依然として多く、相対的にその割合は高くなっているほか、スマートフォンなどの普及に伴い歩行中や自転車乗車中の操作による危険性も指摘されている。

このため、従来の交通安全対策を基本としつつ、交通環境が変化する状況で実際に発生した交通事故に関する情報の収集、分析を充実し、より効果的な対策への改善を図るとともに、有効性が見込まれる新規施策を推進し、今後の交通情勢などを踏まえ、特に、次のような視点を重視して対策の推進を図る。

ていく必要がある。

1 交通事故による被害を減らすために重点的に対応すべき事項

◎ 最重点

高齢者及びこどもの安全確保

本市では交通事故死者数の多くを高齢者(65 歳以上)が占めており、今後も高齢化が進行することを踏まえ、高齢者が安全かつ安心して外出・移動できる交通社会の形成が必要である。

また、少子化が進行する社会において、安心してこどもを産み育てることができ、幼いこどもと一緒に移動しやすい環境の整備が必要である。

こうした背景のもと、本市では以下のとおり安全確保に向けた対策を推進する。高齢者に対しては、主として歩行時や自転車利用時の安全対策を講じるとともに、自動車運転時の安全運転を支える対策を推進する。

加えて、運転免許返納後の日常を支えるため、本市独自の支援制度の周知を図り、利用を促進する。

一方、こどもに対しては、次代を担う存在としてその安全を確保する観点から、未就学児や児童が日常的に利用する通学路の経路において、歩道の整備などの安全・安心な歩行空間の整備を積極的に推進する。

また、共働き世帯の増加に対応し、保育所などをはじめ地域全体でこどもを見守る取組を充実させる必要がある。

これらと併せて、高齢者の事故が居住地周辺で多く発生している現状を踏まえ、地域に密着した交通安全活動を推進するとともに、高齢者及びこどもそれぞれの特性に応じた交通安全教育を実施する。

さらに、多様な人が利用しやすいバリアフリー化された道路交通環境の形成を図ることで、高齢者及びこどもが安全かつ安心して交通社会に参加できるまちづくりを実現する。

○ 重点

(1) 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上

安全で安心な社会の実現を図るためには、特に高齢者やこどもが利用する道路の安全性を高める必要がある。

このような情勢などを踏まえ、人優先の考えのもと、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、通学路、生活道路及び市街地の幹線道路などにおいて歩道の整備などによる安全・安心な歩行空間の確保を積極的に進めるなど、歩行者の安全確保を図る対策を推進する。

また、横断歩行者が関係する交通事故を減少させるため、運転手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、運転手の遵法意識の向上を図る。

一方、歩行者に対しては、横断歩道を渡ること、信号機があるところでは、

その信号機に従うことに加え、信号機のない場所で横断するときは手を上げるなど、横断する意思を明確に伝える必要性があることを含め、安全を確認してから横断をはじめ、横断中も周りに気をつけること、歩きスマホをしないことなど、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などを推進する。

次に、自転車については、自動車などと衝突した場合には被害者となる反面、歩行者などと衝突した場合には加害者となるため、ヘルメットの着用義務(努力義務)、自転車損害賠償責任保険への加入促進などの広報啓発の対策を講じる必要がある。

令和6年の道路交通法(昭和35年法律第105号)の改正により、同年11月から自転車運転中の携帯電話使用などに対する罰則が強化され、酒気帯び運転が罰則の対象とされたほか、令和8年4月から自転車に対する交通反則通告制度(以下「青切符制度」という。)が適用されることとなったことから自転車の基本的なルールの周知徹底が重要である。

また、駆動補助機付自転車(以下「電動アシスト自転車」という。)の普及が進み、その交通事故が増加していることを踏まえ、交通事故の防止を図るための、車両の特性を踏まえた交通安全教育、広報啓発を推進する。

自転車の安全利用を推進するためには、車線や歩道の幅員の見直しなどにより、歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された、安全で快適な自転車通行空間の確保を積極的に進める必要があり、特に、生活道路や市街地の幹線道路において自転車の通行空間の確保を進めるに当たっては、自転車交通の在り方や多様なモード間の分担の在り方を含め、まちづくりの観点にも配慮する。

また、青切符制度が導入されたことに伴い、自動車の運転者に対し、自転車の側方通過時における安全確保義務をはじめ、車道を通行する自転車に配慮した交通ルールについて周知を図る必要がある。

(2) 生活道路における歩行者等の安全確保

生活道路においては、高齢者、障がい者、子どもを含めて全ての歩行者や自転車が安全で安心して通行できる環境を確保し、生活道路における歩行者などの安全確保のための取組を進め、「生活道路は人が優先」という意識を市民に浸透させることを目指す。

生活道路の安全対策については、自動車の速度抑制を図るための道路交通環境の整備、生活道路における安全な走行方法の普及、幹線道路を通行すべき自動車の生活道路への流入を防止するための対策を推進する必要がある。

また、令和8年9月より、生活道路における法定速度が30キロメートル毎時に引き下げられたことから、広報啓発などを実施する。

これら生活道路における各種対策を実施していく上では、対策段階から一貫した住民の関わりが重要であり、地域住民を交えた取組を進めるなど、そ

の進め方も留意していくことが重要である。

(3) 市民自らの意識改革による交通安全意識の高揚

交通社会に参加する全ての市民が、交通事故の危険性を十分認識した上で、交通事故のない社会を目指し、交通事故を起こさない、交通事故に遭わないという意識を再認識すべきである。

そのためには、交通安全教育や交通安全に関する広報啓発活動を一層充実すべきであるが、一方的な情報提供や呼びかけでは効果は限定的であることから、多くの市民が自ら安全で安心な交通社会を構築していこうとする前向きな意識を持つようになることが重要である。

このため、住民が身近な地域や団体において、自ら具体的な目標や方針を設定したり、交通安全に関する各種活動に直接関わるなど、安全で安心な交通社会の形成に積極的に関与していく仕組みづくりが必要である。

2 交通事故が起きにくい環境をつくるために留意すべき事項

(1) 先端技術の活用推進

衝突被害軽減ブレーキなどの先端技術の活用は、交通事故減少の要因のひとつであり、今後は安全運転サポート車(サポカー)の普及に加え、運転支援システムの発展や車間通信、自動運転の実用化及びインフラからの支援により、更なる交通事故の減少が期待される。

一方で、運転支援機能や自動運転には機能に限界があるため、性能を過信、誤解せず正しく理解して利用するよう広報啓発を推進するとともに、技術開発の動向を踏まえた安全な自動運転のための交通ルールや安全性担保方策、更には、事故時にいち早く駆けつけるシステムなど車両分野以外の技術発展に関する広報も推進する。

加えて、少子高齢化による職業運転手などの深刻な人手不足に対しては、先端技術の活用によってその課題を解決しつつ、安全の確保にしっかり取り組む。

(2) 交通実態を踏まえたきめ細かな対策の推進

これまでの総合的な交通安全対策の実施により交通事故は減少しているが、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る。

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、発生地域、場所、形態など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、当該交通事故の減少を図っていく。

(3) 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行に伴う、地域社会のニーズと交通情勢の変化を踏

まえつつ、安全・安心な交通社会の実現に向けた取組を具体化することが急がれる中で、行政、関係団体、住民などの協働により、地域に根ざした交通安全の課題解決に取り組んでいくことが一層重要になる。

このため、地域活動で中心的役割を担う人材と協働し、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の実施に向けて、ホームページなどを通じた交通事故情報の提供に一層努める。

また、安全な交通環境の実現のため、交通社会の主体となる運転者、歩行者などの意識や行動を周囲、側面からサポートしていく社会システムを、それぞれの地域における交通情勢を踏まえ、関係団体、住民などの協働により形成する。

(4) 外国人の交通安全対策の推進

本県における在留外国人、訪日外国人旅行者や日本の運転免許を保有する外国人が増加し、全国的には外国人運転者による悪質な交通違反が伴う交通事故も発生している。

今後も外国人労働者の受入れ増加に伴い、外国人運転者も更に増加していくことが見込まれるため、日本の交通ルールやマナーについて理解を徹底させ、交通安全への意識変容を図るための取組を強化する必要がある。

その際は、母国との交通ルールの違いに配慮し、啓発動画やリーフレットなどを活用した効果的な交通安全教育や広報啓発を行うとともに、外国人労働者雇用主による交通安全教育や安全運転管理の強化(外国人運転者の運転技術に応じた個別指導の推進)など、関係機関や地域社会、外国人労働者を雇用する企業などが連携した横断的なアプローチが必要となってくる。

また、ドライバーだけでなく歩行者や自転車、特定小型原動機付自転車などを利用する外国人に対しても、同様に日本の交通ルールなどについて理解を促進して交通事故抑止に取り組む必要があるほか、案内標識の英語表記改善、路面標示を活用した注意喚起などを推進する。

(5) 特定小型原動機付自転車を始めとする小型モビリティの安全対策の推進

特定小型原動機付自転車については、交通事故や違反の実態に踏まえて関係事業者と連携した交通ルールの周知や安全教育を推進する。

ペダル付き電動バイクについては、原動機付自転車などに該当するため、運転免許やヘルメット、ナンバープレートなどが必要であることについて関係機関・販売業者を通じた周知を推進する。

また、電動車椅子は歩行者であることの周知や安全な利用のための交通安全教育に努めるとともに、遠隔操作型小型車の届出制度の新設や他県での配送ロボットの稼働状況から、今後本市においても関係機関や事業者と連携して安全対策を推進していく必要がある。

第2節 対策を講じようとする施策

1 道路交通環境の整備

道路交通環境の整備については、これまでも関係機関が連携し、幹線道路と生活道路の両面で対策を推進してきたところであり、幹線道路の事故多発地点対策で一定の事故抑止効果が確認されている。

しかし、幹線道路における事故が、全死傷事故件数の約半数、全死者数の約3分の2を占めているほか、我が国の歩行中・自転車乗車中の死者数は諸外国と比べて高く、本市においても幹線道路における事故が多発している状況である。

また、生活道路においても、歩行者・自転車が関連する死傷事故が発生している。

このような状況から、引き続き幹線道路における安全対策を推進する一方で、生活道路における安全対策をより一層推進する必要がある、今後の道路環境の整備を考えるにあたり、以下の2点を基本に、引き続き効果的・効率的な取組を進めていくこととする。

○ 施策推進の効率化

現下の厳しい財政状況の中で、効果的な対策を推進するためには、限られた予算の中で交通事故対策への投資効率を最大限高める必要があり、地域の実態を踏まえつつ、生活道路と幹線道路での交通事故対策を両輪とした効果的・効率的な対策に取り組む。

○ 地域や住民の主体性の重視

道路交通環境の整備を効果的・効率的に進めていくためには、地域や地元住民が、自ら安全で安心な交通社会を構築していこうとする前向きな意識を持つことが重要であることから、計画の策定や事業の実施に積極的に参画・協力していく仕組みをつくるなど、道路交通環境整備における地域や住民の主体性を重視する取組を推進する。

また、少子高齢化が一層進行する中で、こどもを事故から守り、高齢者や障がい者などが安全に安心して外出できる交通社会の形成を図る観点から、安全・安心な歩行空間が確保された人優先の道路交通環境整備の強化を図る。

(1) 生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備

これまでの一定の成果を挙げてきた交通安全対策は、「車中心」の対策であり、歩行者や自転車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ず、また、生活道路への通過交通の流入などの問題も依然として深

刻である。

このため、身近な生活道路などにおいて、「人」の視点に立った交通安全対策を推進していく必要がある。

ア 生活道路における交通安全対策の推進

死傷事故発生率が高い住居系地区又は商業系地区で、その外縁を幹線道路が構成する「あんしん歩行エリア」（国分中央地区）について、警察及び道路管理者が連携して、面的かつ総合的な事故抑止対策を実施する。

イ 通学路における交通安全の確保

通学路における安全を確保するため、定期的な合同点検の実施や対策の改善・充実など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、警察、教育委員会、学校、道路管理者などの関係機関と連携し、ハード・ソフトの両面から必要な対策を推進する。

ウ 高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備

高齢者、障がい者など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、空港、駅、公共施設、福祉施設、病院などの周辺を中心に平坦性が確保された歩道などを積極的に整備する。

このほか、歩道の段差・傾斜・勾配の改善、バリアフリー対応型信号機、歩車分離式信号、エスコートゾーン（横断歩道の点字ブロック）、歩行者用休憩施設、自転車駐輪場、障がい者用駐車マスなどを有する自動車駐車場などを整備する。

併せて、高齢者、障がい者など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を推進する。

さらに、視覚障がい者誘導用ブロック、歩行者用の案内標識などにより、公共施設の位置や施設までの経路を適切に案内する。

(2) 高速道路の更なる活用促進による生活道路との機能分化

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

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

(3) 幹線道路における交通安全対策の推進

国、県が取り組む交通事故対策への投資効率を最大限高めるため、「成果を上げるマネジメント」を導入し、住民参加・住民との協働により重点的・集中的に交通事故の撲滅を図る「事故ゼロプラン」（事故危険区間重

点解消作戦)を市においても、県と協働して推進することとする。

さらに、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生活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するとともに、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る。

ア 事故危険箇所（事故多発地点）対策の推進

特に交通事故の発生割合の大きい幹線道路の区間などを事故危険箇所として指定し、警察及び道路管理者が連携して集中的な事故抑止対策を実施する。

事故危険箇所においては、信号機の新設・高度化、歩車分離式信号の運用、道路標識の高輝度化、歩道などの整備、交差点改良、付加車線などの整備、中央帯の設置、バス路線などにおける停車帯の設置、防護さく、区画線の整備、道路照明・視線誘導標の設置などの対策を推進する。

イ 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、交通安全施設の整備状況、交通の状況などを勘案しつつ、速度規制、追い越しのための右側部分はみ出し通行禁止規制などについて、警察と協議を図りながら十分な安全対策を講じていく。

ウ 重大事故の再発防止

社会的に大きな影響を与える重大事故が発生した際には、速やかに当該箇所の道路交通環境など事故発生 of 要因について調査するとともに、発生要因に即した所要の対策を早急に講ずることにより、当該事故と同様な事故の再発防止を図る。

エ 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居住地内道路に至るネットワークを体系的に整備するとともに、歩道や自転車道などの整備を積極的に推進し、歩行者、自転車、自動車の適切な分離を図る。
- (イ) 一般道路と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などの整備や、インターチェンジの増設などによる利用しやすい環境を整備し、より多くの交通量を分担させることによって道路ネットワーク全体の安全性を向上させる。
- (ウ) 通過交通と域内交通の効果的な分散により、都市部における道路の著しい混雑、交通事故の多発などの防止を図るため、バイパス、環状道路などの整備を推進する。
- (エ) 幹線道路で囲まれた居住地内や歩行者などの通行の多い商業地域内などにおいては、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、歩行者専用道路などの系統的な整備、区画道路におけるコミュニティ道路などの交通安全施設の整備などを総合的に推進する。

- (オ) 都市機能を向上させ、市民のニーズに応じた安全・安心で効率的な交通体系を確立し、道路混雑の解消など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、九州自動車道及び東九州自動車道の各インターチェンジへのアクセス道路や国道 10 号及び主要幹線道路を整備促進する。

オ 高速自動車国道（九州自動車道及び東九州自動車道）等における事故防止対策の推進

高速自動車国道などにおいては、交通安全施設などの整備を計画的に進めるとともに、道路の拡幅などの改築事業、適切な道路の維持管理、道路交通情報の提供などを積極的に推進し、安全水準の維持、向上を図る。

カ 改築等による道路交通環境の整備

交通事故の多発などを防止し、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などによる交通事故対策を推進する。

- (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、歩道を設置するための既存道路の拡幅、幹線道路の整備、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や自転車専用通行帯、自転車の通行位置を示した道路の整備などの道路交通の安全に寄与する道路の改築事業を推進する。
- (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を推進する。
- (ウ) 道路の機能と沿道の土地利用を含めた道路の利用実態との調和を図ることが交通の安全の確保に資することから、交通流の実態を踏まえつつ、沿道からのアクセスを考慮した副道などの整備、植樹帯の設置、路上駐停車対策などの推進を図る。
- (エ) 歩行者及び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即して、幅の広い歩道、自転車道、コミュニティ道路、歩車共存道路などの整備を推進する。
- (オ) 山間部にあっては、車両同士の衝突事故を防止するため、道路の拡幅による離合困難な狭路の解消、急カーブ、急勾配の改善などを行う。
- (カ) 交通混雑が著しい中心市街地地区などにおいて、人と車の交通を体系的に分離するとともに、歩行者空間の拡大を図るため、地区周辺の幹線道路、交通広場などの総合的な整備を推進する。
- (キ) 歴史的町並みや史跡など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、歴史的みちすじなどの整備を体系的に推進する。

(4) 交通安全施設等整備事業の推進

特に交通の安全を確保する必要がある道路について、警察及び道路管理者が連携し、事故実態の調査・分析を行いつつ、次の方針により計画的かつ重

点的に交通安全施設等整備事業を推進することにより、交通環境を改善し、交通事故の防止と交通の円滑化を図る。

ア 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もと、「ゾーン 30」などの車両速度の抑制、通過交通の抑制・排除など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こどもが集団で移動する経路における安全・安心な歩行空間の確保を図る。

また、自転車利用環境の整備、安全上課題のある踏切の対策などによる歩行者・自転車の安全な通行空間の確保を図る。

イ 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、事故危険箇所など、事故の発生割合の大きい区間において集中的に信号機の高度化、横断歩道橋の整備、交差点改良などの交通安全対策を実施する。

この際、交通事故原因の分析・検証に基づく交差点改良、信号機や道路標識の整備などについて、警察と協議を行った上で各種対策を推進する。

ウ 農道対策の推進

農道では、道路整備計画時点から交通安全面での関係機関協議を十分に行之、事故防止対策を実施する。

エ 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もとに、交通安全施設などの点検を行う交通安全総点検を積極的に推進し、道路利用者などが日常から抱いている意見を道路交通環境の整備に反映する。

オ 将来の交通流の変化を見据えた交通環境の整備

新設道路や道路改良が実施されると、交通量や交通流が大きく変化し、将来、信号機の設置など種々の交通安全施設の整備が必要となってくる場合があることから、信号柱・標識柱の建柱場所や歩行者滞留スペースの確保などについて、事前協議の段階から、警察や道路管理者において十分な調整を行い、最適な交通環境の整備を図る。

(5) 高齢者等の移動手段の確保・充実

高齢者を始めとする地域住民の移動手段の確保に向け、行政が中心となつて、住民や関係者と共同で地域公共交通計画を策定した上で、利用促進を含めた公共交通機関の確保・維持・改善の取組を推進する。

加えて、観光や福祉などの幅広い地域の関係者の連携と協働を推進することで、移動目的に応じた公共交通機関の利用を促進する。

(6) 歩行者空間のユニバーサルデザイン化

高齢者、障がい者など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、駅、公共施設、福祉施設、病院などを結ぶ歩行空間の連続的・面的なユニバーサルデザイン化を積極的に推進する。

また、バリアフリー化をはじめとする安全・安心な歩行空間を整備する。

(7) 自転車利用環境の総合的整備

交通状況に応じて、歩行者・自転車・自動車の適切な分離を図り、歩行者と自転車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、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の創出に関する取組を推進する。

また、中学生・高校生の自転車での通学中の交通事故を減らすため、学校などとも連携した交通安全対策を推進する。

(8) 交通需要マネジメントの推進

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、広報啓発活動を積極的に行うなど、TDM(交通需要マネジメント)の定着・推進を図る。

具体的には、バイパス・環状道路の整備や交差点改良などの交通容量の拡大策、交通情報提供の充実、時差出勤・通学、フレックスタイム制の導入などにより、道路使用の仕方に工夫を求め、輸送効率の向上や交通量の時間的・空間的平準化を推進する。

(9) 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、積雪、津波などの災害が発生した場合においても、安全で安心な生活を支える道路交通の確保を図る。

信頼性の高い道路ネットワークを確保するため、地震発生時の応急活動を迅速かつ安全に実施できるよう、また、豪雨・積雪時などにおいても、安全・安心を確保できるよう、道路斜面など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する。

津波に対しては、津波による人的被害を最小限にするため、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を図る。

イ 災害発生時における交通規制

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

ウ 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、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、緊急輸送路などの確保及び道路利用者などに対する道路交通情報の提供などに資するため、ホームページ

などを活用した道路・交通に関する災害情報の提供を推進する。

(10) 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、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する。

ア きめ細かな駐車規制の推進

地域住民の意見要望など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、物流の必要性や自動二輪車の駐車需要などにも配慮し、地域の交通実態など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する。

イ 駐車場等の整備

路上における無秩序な駐車を抑制し、安全かつ円滑な道路交通を確保するため、駐車場の整備と有効利用を推進する。

ウ 違法駐車締め出し気運の醸成・高揚

違法駐車の排除、自動車の保管場所の確保などに関し、市民への広報啓発活動を行うとともに、関係機関・団体との密接な連携を図り住民の理解と協力を得ながら違法駐車締め出し気運の醸成・高揚を図る。

(11) 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、工事など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、占用物件などの維持管理の適正化について指導する。

(イ) 不法占用物件の排除等

道路交通に支障を与える不法占用物件などについては、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図る。

さらに、道路上から不法占用物件などを一掃するためには、沿道住民をはじめ道路利用者の自覚によるところが大きいことから、不法占用などの防止を図るための啓発活動を沿道住民などに対して積極的に行い、「道路ふれあい月間（毎年8月）」を中心に道路の愛護思想の普及を図る。

(ウ) 道路の掘り返しの規制等

道路の掘り返しを行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事前に調整する。

さらに、掘り返しを防止する抜本的対策として共同溝などの整備を推

進する。

イ こどもの遊び場の確保

こどもの遊び場の不足を解消し、路上遊戯などによる交通事故の防止に資するとともに、市内における良好な生活環境づくりなどを図るため、公園などの整備を推進する。

ウ 道路法に基づく通行の禁止または制限

道路の構造を保全し、交通の危険を防止するため、道路の破損、欠壊又は異常気象など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う。

(12) 道路交通情報の充実

国際化の進展に伴い、外国人の交通安全対策を推進するため、外国人運転者の交通事故多発箇所などにおいて、英語表記などの看板や路面標示による注意喚起などの取組を強化する。

2 交通安全思想の普及徹底

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、交通安全の確保を自らの課題として捉えるよう、意識の改革を促すことが重要である。

また、人優先の交通安全思想のもと、こども、高齢者、障がい者などの交通弱者に関する知識や思いやりの心を育むとともに、交通事故被害者などの痛みを思いやり、交通事故を起こさない意識を育てることが重要である。

このため、交通安全教育指針（平成 10 年国家公安委員会告示第 15 号）などを活用し、幼児から成人に至るまで、心身の発達段階やライフステージに応じた段階的かつ体系的な交通安全教育を行うとともに、高齢化が進行する中で、高齢者自身の交通安全意識の向上を図り、高齢者に配慮する意識を高めるための啓発活動を強化する。

また、自転車を使用することが多い小学生、中学生及び高校生に対しては、交通社会の一員として、自転車利用に関する道路交通の基礎知識、交通安全意識及び交通マナーについての教育を充実する。

学校においては、学校保健安全法（昭和 33 年法律第 56 号）に基づき策定することとなっている学校安全計画により、児童生徒などに対し、通学を含めた学校生活や日常生活における交通安全に関して、自転車の利用に係るものを含めた指導を実施する。

また、障がいのある児童生徒などに対しては、その障がいの特性を踏まえ、交通安全に関する指導に配慮する。

さらに、交通安全教育・普及啓発活動を行うに当たっては、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に取り入れ、市民が自ら納得して安全な交通行動を実践

することができるよう、必要な情報を分かりやすく提供することに努力する。

交通安全教育普及啓発活動については、国、県及び市並びに警察、学校、関係民間団体、地域社会、企業及び家庭がそれぞれの特性を生かし、互いに連携を取りながら地域ぐるみの活動が推進されるよう促す。

(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

幼児に対する交通安全教育は、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で基本的な技能及び知識を習得させることを目標とする。

幼稚園・保育所及び認定こども園においては、家庭及び関係機関・団体などと連携・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とらえて交通安全教育を計画的かつ継続的に行う。

これらを効果的に実施するため、紙芝居や視聴覚教材などを利用したり、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及び教材・教具の整備を推進する。

幼児を対象に、遊びによる生活指導の一環として、交通安全に関する指導を推進する。

関係機関・団体などは、幼児の心身の発達や交通状況などの地域の実情を踏まえた幅広い教材教具・情報の提供を行うことにより、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の支援を行うとともに、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などの実施に努める。

また、交通ボランティアによる幼児に対する通園時の安全な行動の指導などの充実を図るため、交通安全講習会などの開催を促進する。

イ 児童・生徒に対する交通安全教育

小学生に対する交通安全教育は、歩行者及び自転車利用者として必要な技能と知識を習得させるとともに、道路及び交通の状況に応じて、安全に道路を通行するために、道路交通における危険を予測し、これを回避して安全に通行する意識及び能力を高めることを目標とする。

中学生・高校生に対する交通安全教育は、自転車利用者、二輪車の運転者として安全に道路を通行するために、必要な技能と知識を習得させるとともに、交通社会の一員として交通ルールを遵守し自他の生命を尊重するなど責任を持って行動することができるような健全な社会人を育成することを目標とする。

小学校においては、学級活動・児童会活動・学校行事などの特別活動、総合的な学習の時間などを中心に、学校教育活動全体を通じて、毎年、各学

校で見直しを行いながら作成している通学路マップなどを活用した、安全な歩行や横断の仕方、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、交通ルールの意味及び必要性について重点的に交通安全教育を実践する。

中学校においては、学校教育活動全体を通じて、上記に加え、自転車などの特性、標識の意味、自転車事故における加害者の責任、応急手当について交通安全教育を実施する。

高校生においては、上記の事柄について更に理解を深めるとともに、二輪免許取得者に対する実技指導などを含む実践的な交通安全教育の充実を図る。

また、高校卒業時の運転免許取得者が急増することに対応するとともに、高校卒業後に社会人として自動車を運転できることを可能にするため、令和8年4月から17歳6か月での普通免許などの仮運転免許取得が可能となった。

こうした制度改正について、周知を図るとともに、運転免許取得自体は引き続き18歳以上であることから、仮免許運転期間中の違法な運転や交通事故を防止するため関係機関と連携して交通安全教育を行う。

ウ 成人に対する交通安全教育

成人に対する交通安全教育は、運転者としての社会的責任の自覚、安全運転に必要な技能及び技術、特に危険予測・回避能力の向上、交通事故の悲惨さに対する理解、交通安全意識・交通マナーの向上を目標とし、県公安委員会が行う各種講習、自動車教習所が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、運行管理者などが行う交通安全教育を中心として行う。

事業所においては、自主的な安全運転管理を徹底するため、安全運転管理者、運行管理者などを法定講習、指導者向けの研修会などへ積極的に参加させる。

エ 高齢者に対する交通安全教育

高齢者に対する交通安全教育は、運転免許の有無により、交通行動や危険認識、交通ルールなど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行動に及ぼす影響や運転者側から見た歩行者や自転車の危険行動を理解させるとともに、自ら納得して安全な交通行動を実践することができるよう必要な実践的技能及び交通ルールなどの知識を習得させることを目標とする。

また、高齢者に対する交通安全教育を推進するため、「県警さわやか号」による参加・体験・実践型の交通安全教育を積極的に推進するとともに、地区自治公民館などに対して交通安全いきいきクラブの結成を働きかける。

高齢歩行者に対しては、関係団体、福祉施設関係者などと連携して、高齢者に対する社会教育活動・福祉活動各種の催しなどの多様な機会を活用

した交通安全教育を実施する。

特に、交通安全教育を受ける機会のなかった高齢者を中心に、民生委員や地域見守り支援隊などの家庭訪問による個別指導や三師会（始良地区医師会、始良地区歯科医師会、始良地区薬剤師会）会員による医療関係施設利用の高齢者への助言（交通安全一口アドバイス）などが地域ぐるみで行われるように努める。

電動車いすを利用する高齢者に対しては、市内の販売店などと協力して、購入時の指導・助言を徹底するとともに、安全利用に向けた交通安全教育の促進に努める。

さらに、高齢化の一層の視点に的確に対応し、高齢者が安全で安心して外出できる交通社会を形成するため、高齢者自身の交通安全意識の向上はもとより、市民全体が高齢者を見守り、高齢者に配慮する意識を高めていくことや、地域の見守り活動を通じ、地域が一体となって高齢者の安全確保に取り組むよう努める。

オ 障がい者に対する交通安全教育

障がい者に対しては、地域における福祉活動の場を利用するなどして障がいの程度に応じ、きめ細かな交通安全教育を推進する。

カ 外国人に対する交通安全教育

在留外国人に対する外国人コミュニティや日本語学校などにおける交通安全教育を推進する。

また、外国人を雇用する事業者などによる交通安全教育を促すとともに、観光客などの訪日外国人に対しては、多言語によるガイドブックやウェブサイトなどを活用した日本の交通ルールの周知活動を推進する。

あわせて、外国人の交通安全意識を醸成するため、地域の交通安全活動に、外国人コミュニティや居住する外国人の参加を促し、その取組を支援する活動を推進する。

(2) 効果的な交通安全教育の推進

交通安全教育を行うに当たっては、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に活用し、受講者が道路を安全に通行するために必要な技能や知識を習得できるようにする。

また、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、相互の連携を図りながら交通安全教育を推進する。

さらに、受講者の年齢や情報リテラシー（情報活用能力）、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、教材の活用など、柔軟に多様な方法を活用し、着実な教育を推進する。

(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進

ア 交通安全運動の推進

市民一人ひとりに広く交通安全思想の普及・浸透を図り、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣付けるとともに、市民自身による道路交通環境の改善に向けた取組を推進するための市民運動として、関係する機関・団体が相互に連携して、交通安全を組織的・継続的に展開する。

交通安全の重点施策としては、高齢者の交通事故防止、こどもの交通事故防止、シートベルト及びチャイルドシートの正しい着用の徹底、夜間（特に薄暮時）における交通事故防止、自転車の安全利用の推進、飲酒運転や妨害運転（あおり運転）などの危険運転の根絶、全市的な交通情勢に即した事項を設定する。

また、交通安全運動の実施に当たっては、事前に、運動の趣旨、実施期間、運動重点、実施計画などについて広く住民に周知することにより、市民参加型の交通安全運動の充実・発展を図る。

イ 横断歩行者の安全確保

信号機のない横断歩道での交通死亡事故では、自動車の横断歩道手前での減速が不十分なものが多いため、運転者に対して横断歩道手前での減速義務や横断歩道における歩行者優先義務を再認識させるため、交通安全教育などを推進する。

また、歩行者に対しては、信号機に従う、横断歩道を渡るといった、基本的な交通ルールの遵守を徹底させ、信号機のないところの横断であっても、横断時に手を上げることで、運転手に横断する意思を明確に伝える必要があることや、横断前の安全確認を徹底し、横断中も周囲の安全確認に努めるなど、歩行者自身が交通安全を守るための交通行動を促す交通安全教育を推進する。

ウ 自転車の安全対策の強化

自転車利用者に対し、道路を通行する際は、車両としてのルール遵守及び交通マナーの徹底が不可欠であることを理解させるための交通安全教育を強化する。

併せて、自転車乗車時の頭部保護の重要性とヘルメット着用による被害軽減効果について理解促進に努め、ヘルメット着用を推進する。

また、令和6年11月に施行された、自転車の「ながらスマホ」の罰則強化、酒気帯び運転の罰則対象化、令和8年4月から施行された青切符制度についての広報啓発を推進する。

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を有しており、交通に参加するものとしての十分な自覚・責任が求められることから、自転車利用者には歩行者優先の意識を根付かせるための交通安全教育を推進するとともに、関係事業者の協力を得つつ、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責任保険などへの加入促進の広報

活動を推進する。

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、その罰則の重さの認識を図るとともに、自動車の運転者が全ての交通参加者に対し、思いやりと譲り合いの気持ちを持った運転を行うこと、妨害運転(あおり運転)を受けた場合には、安全な場所に避難し、車外に出ることなく 110 番通報をするなどの対応、ドライブレコーダーが被害を受けたことの認定に役立ち、かつ、被害抑止にもつながることなどについて交通教室などの場を効果的に活用し、広報啓発活動を推進する。

(イ) 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等の推進

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や広報活動を引き続き推進する。

また、関係団体などと連携してハンドルキーパー運動の普及啓発に努めるなど、地域・職域などにおける飲酒運転根絶の取組を更に進め、「飲酒運転は絶対にしない、させない」という市民の規範意識の一層の定着を図る。

飲酒運転については、アルコールが運転技能に及ぼす影響や分解に要する時間などの正しい知識の不足に起因している場合もあることから、正しい知識について普及啓発を図る。

(ウ) 「ながらスマホ」対策の強化

自動車運転中の携帯電話使用などによる死亡事故・重傷事故が増加している状況に鑑み、その危険性や交通事故実態などについて広報啓発活動を推進する。

(エ) 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深め、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。

後部座席のシートベルト非着用時の致死率は、着用時と比較して格段に高くなるため、関係機関・団体などの協力のもと、着用効果が実感できる参加・体験型の交通安全教育を推進するほか、あらゆる機会・媒体を通じて積極的に普及啓発活動を展開する。

(オ) チャイルドシートの正しい使用の徹底

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

不適正使用時の致死率は、適正使用時と比較して格段に高くなることから、使用シンボルマークなどを活用しつつ、幼稚園・保育園、認定こども園、病院などと連携した保護者に対する効果的な広報啓発・

指導に努め、正しい使用の徹底を図る。

特に、比較的年齢の高い幼児の保護者に対し、その取組を強化する。

また、交通安全協会が実施しているレンタル制度についても広報に努め、チャイルドシートを利用しやすい環境づくりを促進する。

(カ) 農耕車の安全利用の推進

農業用トラクターや耕耘機、運搬車などの農耕車による交通事故を防止するため、運転者に対し作業機を取り付け又はけん引した状態で公道を走行する際の灯火器の設置などの交通ルールの遵守及びシートベルトなどの安全装置の適切な着用について指導する。

また、関係機関・団体と連携し、事故防止対策に関する研修会や広報啓発活動を実施し、農耕者の安全利用の推進を図る。

(キ) 先端技術に関する正しい理解の促進

自動運転などの先端技術について、運転者が過信することがないように交通安全教育を推進することにより、関係者の交通安全に関する意識を高める。

オ 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について、6キロメートル毎時の速度を超えて加速することができない構造であることなどの基準を満たす特例特定小型原動機付自転車が、一定の要件を満たす場合にのみ歩道通行が可能であり、それ以外の場合は歩道通行が禁止されていることや飲酒運転禁止といった基本的な交通ルールについて周知徹底を図る。

(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ので、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ならないほか、運転にはヘルメット着用や運転免許が必要であり、一般原動機付き自転車などに適用される交通ルールの遵守について関係機関などと連携して周知を徹底する。

カ 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、インターネット、広報誌などの広報媒体を活用し、交通事故などの実態を踏まえ、日常生活に密着した具体的な内容の広報を実施する。

また、家庭、学校、職場、地域と一体となった広範なキャンペーンや官民が一体となった各種の広報媒体を通じての集中的なキャンペーンなども積極的に行うことにより、こども、高齢者などを交通事故から守るとともに、後部座席を含めた全ての座席のシートベルトの正しい着用及びチャイルドシートの正しい使用の徹底、妨害運転(あおり運転)や飲酒運転などの悪質・危険な運転の根絶、違法駐車排除を図る。

キ その他の普及啓発活動の推進

(ア) 高齢者の交通事故防止に関する市民の意識を高めるため、高齢者交通安全の日（毎月 15 日）の活動をとおして、高齢運転者標識（以下「高齢者マーク」という。）の普及・活動を図り、他の年齢層に対しては、高齢者の特性の理解促進と、高齢者マークを取り付けた自動車への保護意識を高めるように努める。

(イ) 高齢者マークの普及・活動を図るとともに、加齢に伴う身体機能の変化が交通行動に及ぼす影響などについて広報を行う。

(ウ) 薄暮の時間帯から夜間にかけて重大事故が多発する傾向にあることから、夜間の重大事故の主原因となっている最高速度違反、飲酒運転、歩行者の横断違反などによる事故実態・危険性を広く周知し、これら違反の防止を図る。

また、早朝、夕暮れ時、夜間は、車両運転者に対して「早めのライト点灯」「原則上向きライト点灯」「トンネルライト点灯」の 3（サン）ライト運動、歩行者に対しては「プラス 1（ワン）運動」の定着を目指す。

(エ) 市民が交通事故の発生状況を認識し、交通事故防止に関する意識の啓発などを図ることができるよう、事故データ及び事故発生多発地点に関する情報の提供に努める。

(オ) 反射材用品等の普及促進

薄暮の時間帯から夜間における歩行者及び自転車利用者の交通の交通事故防止に効果が期待できる反射材用品などの普及を図るため積極的な広報啓発を推進する。

(4) 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進

交通安全を目的とする民間団体については、交通安全指導者の養成など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推進する。

さらに、地域団体、自動車製造・販売団体、自動車利用者団体などについては、それぞれの立場に応じた交通安全活動が地域の実情に即して効果的かつ積極的に行われるよう、全国交通安全運動などの機会を通じて働き掛けを行う。

なお、交通ボランティアなどの高齢化が進行する中、交通安全の取組を着実に次世代につないでいくような幅広い年代の参画に努める。

(5) 市民の交通安全活動への参加・協働の推進

交通の安全は、市民の安全意識により支えられることから、交通安全思想の普及徹底に当たっては、行政、民間団体、企業などと市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、市民の参加・協働を積極的に進める。

3 安全運転の確保

安全運転を確保するためには、運転者の能力や資質の向上を図ることが必要である。

運転者に対して横断歩道は、歩行者が優先であることを含め、高齢者や障がい者、こどもを始めとする歩行者や自転車に対する保護意識について広報啓発を図る。

また、今後の自動車運送事業の変化を見据え、企業・事業所などが交通安全に果たすべき役割と責任を重視し、企業・事業所などの自主的な安全運転管理対策の推進を図るとともに、交通労働災害の防止などを図るための取組を進める。

(1) 運転者に対する再教育等の充実

各種講習により、運転者に対する再教育が効果的に行われるよう、関係機関と連携して、講習内容、講習方法の充実に努める。

また、自転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る。

(2) 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等安全講習の推進に努める。

また、指定自動車教習所における交通安全教育制度の整備などを推進し、二輪車運転者に対する教育の充実強化に努める。

(3) 高齢運転者対策の充実

ア 高齢者マークの活用

高齢運転者の安全意識を高めるため、高齢者マークの積極的な使用の促進を図る。

イ 免許自主返納制度の促進

多発する高齢者関連の交通事故防止を図るため、運転免許証を自主返納した者に対するメリット制度であるタクシーチケット配布などについて周知を図り、高齢運転者の運転免許証の自主返納を促進するとともに、メリット制度の拡充に努める。

(4) 交通労働災害の防止等

交通労働災害防止のためのガイドラインの周知徹底を行うことにより、事業場における管理体制の確立、適正な労働時間などの管理、適正な走行管理、運転者に対する教育、健康管理、交通労働災害防止に対する意識の高揚を促進する。

(5) 道路交通に関する情報の充実

道路交通に影響を及ぼす台風、大雨、竜巻などの激しい突風、地震、津波、火山噴火などの自然現象を的確に把握し、特別警報・警報・予報時の適時・適切な発表及び迅速な伝達に努める。

4 車両の安全性の確保

(1) 自動車の安全性の確保

近年、自動車技術の進歩は目覚ましく、様々な先進安全技術の開発・実用化が急速に進んでいる。

交通事故の多くは、運転者の交通ルール違反や操作ミスに起因しており、こうした先進安全技術の普及活用を促進することで、交通事故の飛躍的な減少が期待されている。

現在、衝突被害軽減ブレーキの普及などに伴い交通事故件数は減少傾向にあるが、高齢運転者による事故やこどもの安全確保は依然として喫緊の課題である。

今後は、先進安全技術の更なる活用と普及促進によって交通安全を確保するとともに、運転者がそれらの機能を正確に把握し、適切に使用できるよう啓発していくことが重要である。

(2) 自転車の安全性の確保

自転車の安全な利用を確保し、自転車事故の防止を図るため、自転車利用者に対し、定期的に自転車安全整備店において点検整備を受ける意識を根付かせるとともに、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発生していることから、自転車事故による被害者の救済の十全を図るため、損害賠償責任保険などの全員加入(かごしま自転車条例第 11 条により義務化)に向けて広報啓発に取り組む。

さらに、夜間における交通事故の防止を図るため、ライト点灯の徹底と反射器材の普及促進を図り、自転車の被視認性の向上を図る。

5 道路交通秩序の維持

(1) 暴走族対策の推進

暴走族による各種不法事案を未然に防止し、交通秩序を確保するとともに、青少年の健全な育成に資するため、関係機関・団体が連携し、次の暴走族対策を強力に推進する。

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

暴走族追放の気運を高揚させるため、家庭、学校、職場、地域などにおいて、青少年育成団体などとの連携を図りながら、青少年に対し、暴走族に加入しないよう適切な指導などを促進する。

イ 暴走行為阻止のための環境整備

暴走族及びこれに伴う群衆の集合場所として利用されやすい施設の管理者に協力を求め、暴走族などを集合させないための施設の管理改善など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、暴走行為などができない道路環境づくりを積極的に行う。

ウ 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、車両の部品などが不正な改造に使用されることがないように、広報活動の推進など企業、関係団体などに対する指導を積極的に行う。

6 救助・救急活動の充実

交通事故による負傷者の救命を図り、また、被害を最小限にとどめるため、高速道路を含めた道路上の交通事故に即応できるよう、各医療機関との緊密な連携・協力関係を確保しつつ、救助・救急体制及び救急医療体制の整備を図る。

特に、負傷者の救命率・救命効果の一層の向上を図る観点から、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などを促進する。

(1) 救助・救急体制の整備

ア 救助体制の整備・拡充

交通事故の種類・内容の複雑多様化に対処するため、救助体制の整備・拡充を図り、救助活動の円滑な実施を推進する。

イ 多数の負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などの多数の負傷者が発生する大事故に対処するため、消防応援協定に基づく要請や地元医師会などとの連絡体制の整備、救助・救急訓練の実施、ドクターヘリ及び災害派遣医療チーム（以下D M A Tと言う。）との連携による救助・救急体制の充実を図る。

ウ 自動体外式除細動器（A E D）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

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（A E D）の使用も含めた応急手当について、消防機関などが行う講習会などの普及啓発活動を推進する。

このため、心肺蘇生法などの応急手当の知識・実技の普及を図ることとし、指導資料の作成・配布、講習会の開催などを推進するとともに、救急の日、救急医療週間などの機会を通じて広報啓発活動を積極的に推進する。

また、応急手当指導者の養成を積極的に行っていくほか、救急要請受信時における応急手当の指導を推進する。

さらに、学校においては、教職員対象の心肺蘇生法（A E Dの取り扱い

を含む)の実習及び各種講習会の開催により指導力・実践力の向上を図るとともに、中学校、高等学校の保健体育において止血法や包帯法、心肺蘇生法などの応急手当(AEDを含む)について指導の充実を図る。

エ 救急救命士の養成

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、救急救命士の計画的な養成を図る。

また、医師の指示又は指導・助言のもとに救急救命士を含めた救急隊員による応急処置などの質を確保するメディカルコントロール体制の充実を図る。

オ 救助・救急用資機材の整備の推進

救助工作車、救助資機材の整備を促進するとともに、救急救命士など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などの整備を促進する。

カ 救急医療用ヘリコプター(ドクターヘリ)、消防・防災ヘリコプターによる救急業務の推進

ヘリコプターは、事故の状況把握、早期の医療介入及び負傷者の救急搬送に有効であることから、ドクターヘリとの相互補完体制を含めて、救急業務におけるヘリコプターの積極的活用を推進する。

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・技能などの向上を図るため、教育訓練を積極的に推進する。

ク 高速自動車国道等における救急業務実施体制の整備

高速自動車国道における救急業務については、西日本高速道路株式会社が、道路交通管理業務と一元的に自主救急として処理するとともに、「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については、適切かつ効率的な人命救護を行う。

(2) 救急医療体制の整備

救急医療体制の充実を図るため、初期救急医療機関及び二次救急医療機関と三次救急医療機関との緊密な連携体制を維持し、医療機関・救急搬送機関などとの連携・協力関係の確保に努める。

(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、消防機関などの関係機関における緊密な連携・協力関係の確保を図るとともに、傷病者の状況に応じた適切な搬送及び受入体制の整備に努める。

また、特に多くの被害者が生じる大規模な交通事故が発生した場合に備え、DMATの活用を促進する。

7 被害者支援の充実と推進

交通事故被害者などは、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、捜査経過などの情報を提供し、被害者支援を積極的に推進する。

(1) 自動車損害賠償保障制度の充実等

自動車事故による被害者の救済対策の中核的役割を果たしている自動車損害賠償保障制度の重要性の周知・啓発に努め、加入促進による被害者救済の充実を図る。

また、ペダル付き電動バイクや電動キックボードなど新たなモビリティに対しても引き続き自動車損害賠償責任保険の加入促進のための周知を行う。

(2) 交通事故相談活動の推進

県の交通事故相談所や民間の日弁連交通事故相談センターなどを活用し、地域における交通事故相談活動を推進する。

(3) 損害賠償の請求についての援助等

交通事故相談活動の推進

交通事故相談所において各種広報を行うほか、ホームページや広報誌の積極的な活用により交通事故相談活動の周知を図り、交通事故当事者に対し広く相談の機会を提供する。

(4) 交通事故被害者支援の充実強化

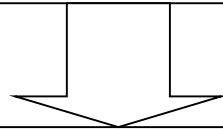
自動車事故被害者等に対する援助措置の充実

独立行政法人自動車事故対策機構による、交通遺児などに対する生活資金貸付けや、公益財団法人交通被災者たすけあい協会の行う交通遺児の支援活動などに対する支援を行う。

第2部 鉄道交通・踏切道における交通の安全

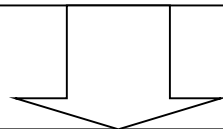
1 鉄道事故・踏切事故のない社会を目指して

- ひとたび列車の衝突や脱線などが発生すると、多数の死傷者が発生するおそれがあることから、一層安全で安定した鉄道輸送を目指す。
- 踏切事故防止対策を推進し、踏切事故のない社会を目指す。



2 鉄道交通・踏切道における交通の安全についての目標

- (1) 乗客及び運転事故全体の死者数ゼロの継続を目指す。
- (2) 鉄道事故及び踏切事故ゼロを目指す。



3 鉄道交通・踏切道の安全についての対策

対策を講じようとする施策(4つ)

- 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 踏切道、踏切保安設備の整備
- ④ 救助・救急活動の充実

第2部 鉄道交通・踏切道における交通の安全

第1章 鉄道事故・踏切事故のない社会を目指して

第1節 鉄道事故・踏切事故の状況等

1 本市における鉄道の状況

本市における鉄道交通は、JR隼人駅を分岐点としてJR肥薩線、日豊本線が市内を縦横に走り、通勤、通学などの重要な交通手段となっている。

市内の踏切は、JR日豊本線が20箇所とJR肥薩線が27箇所の計47箇所である。

本県の鉄道事故は、近年ほぼ横ばいの傾向にあり、「乗客の死者数ゼロの継続と運転事故全体の死者数の減少を目指す」という目標に対し、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、運転事故全体についても令和4年から6年までの3年間に死亡事故ゼロを達成した。

本市にあっては、衝突・脱線などの鉄道事故、踏切事故は過去5年間発生していない。

2 近年の踏切事故の特徴

近年の踏切事故の特徴としては、踏切内に取り残される、直前の横断、遮断機がおりているにもかかわらず踏切路内に進入しての事故などが発生している。

踏切道の種類別に見ると、発生件数では第1種踏切道が最も多く発生している。

※ 第1種踏切道：自動または係員による「警報機」と「遮断機」の両方が設置されている踏切

第2種踏切道：時間帯によって係員が手動で操作していた踏切（廃止）

第3種踏切道：「警報機」はあるが「遮断機」がない踏切

第4種踏切道：「警報機」も「遮断機」もない踏切

第2節 交通安全計画における目標

鉄道事故及び踏切事故は、減少傾向にあるが、鉄道事故がひとたび発生すれば、数多くの死傷者が出る大惨事となる恐れを内包していることから、列車の衝突や脱線などにより乗客に死者が発生するような重大な鉄道事故を未然に防止することが必要であり、引き続き乗客及び運転事故全体の死者数ゼロを目指すものとする。

よって、市民の理解と協力のもと、第2章に掲げる諸施策を総合的かつ積極的に推進し、本市における踏切事故ゼロを目指すものとする。

第2章 鉄道交通・踏切道の安全についての対策

第1節 対策を講じようとする施策

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、運転保安設備など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、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の施設について、長寿命化に資する補強・改良を進める。

また、多発する自然災害へ対応するために、防災・減災対策の強化が喫緊の課題となっているため、切土や盛土などの土砂災害への対策強化を推進する。

さらに、駅施設について、高齢者、障がい者などの安全利用にも十分に配慮し、段差の解消をはじめ、ホームドアや内方線付き点状ブロックなどの転落防止設備などバリアフリー化を引き続き推進する。

2 鉄道交通の安全に関する知識の普及

運転事故の約7割を占める踏切障害事故と人身障害事故の多くは、利用者や踏切通行者、鉄道沿線住民など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、利用者の理解と協力が必要である。

このため、安全設備の正しい利用方法の表示の整備などにより、利用者などへの安全に関する知識を分かりやすく、的確に提供する。

また、学校、沿線住民、道路運送事業者などを幅広く対象として、関係機関などの協力のもと、全国交通安全運動などにおいて広報活動を積極的に行い、鉄道交通安全に関する正しい知識を浸透させる。

3 踏切道・踏切保安設備の整備

(1) 踏切道の構造の改良の促進

道路交通量の多い踏切道が連続している地区や主要な道路との交差に係るものなどについては、抜本的な交通安全対策である連続立体交差化などにより、踏切道の除却を促進するとともに、道路の新設・改良に当たっては、原則、立体交差化を図る。

また、歩道が狭隘な踏切についても、踏切内において歩行者と自動車などが錯綜することがないように歩行者滞留を考慮した踏切拡張など、事故防止効果の高い構造の改良を推進する。

(2) 踏切道の統廃合の促進

踏切道の構造改良などの事業の実施に併せて、近接踏切道のうち、その利用状況、迂回路の状況などを勘案して、地域住民の通行に特に支障を及ぼさないと認められるものについて、統廃合を進めるとともに、これら近接踏切道以外の踏

切道についても同様に統廃合を促進する。

(3) その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置

踏切事故は、直前横断、落輪などに起因するものが多いことから、自動車運転者や歩行者などの踏切道通行者に対し、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などの緊急措置の周知徹底を図るための広報活動などを強化する。

このほか、踏切道に接続する道路の拡幅については、踏切道において道路の幅員差が新たに生じないように努めるものとする。

4 救助・救急活動の充実

鉄道の重大事故などの発生に対して、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・協力体制の強化を促進する。

また、鉄道職員に対する、自動体外式除細動器（A E D）の使用も含めた心肺蘇生法などの応急手当の普及啓発活動を推進する。