

計画の基本理念

○ 「人権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」

我が国は、長期の人口減少過程に入っており、世界で最も高い高齢化率になっている。

本市においてもこのような大きな時代変化を乗り越え、真に豊かで活力のある社会を構築していくためには、その前提として市民の安全と安心を確保していくことが極めて重要である。

そのため防犯や防災、さらに新型コロナウイルス感染対策等の様々な取組が必要とされる中、今なお交通事故により毎年多くの人々が被害に遭われていることを考えると、交通安全の確保もまた、安全で安心な社会の実現を図って行くための重要な要素である。

このようなことから、様々な対策が講じられてきた結果、近年の本市における交通事故件数は減少を見せているが、依然として高齢者が犠牲となる交通事故は高い水準で発生しており、更なる対策の実施が必要である。

人命尊重の理念に基づき、また、交通事故がもたらす大きな社会的・経済的損失をも勘案して、究極的には交通事故のない社会を目指すべきである。

交通事故のない社会は一朝一夕に実現できるものではないが、悲惨な交通事故の根絶に向けて、今、新たな一歩を踏み出さなければならない。

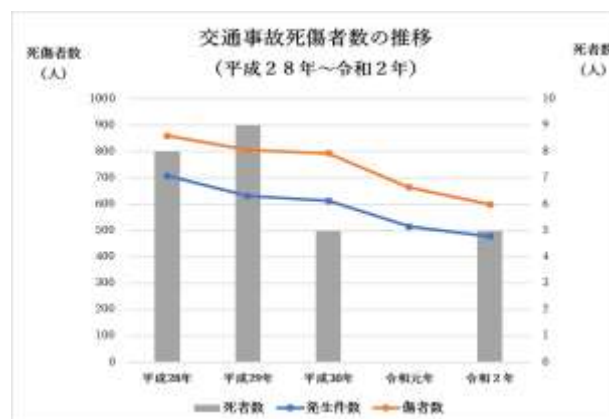
○ 計画期間

令和3年度から7年度までの5年間とする。

○ 第10次交通安全計画の成果

第10次交通安全計画（平成28年度～令和2年度）における「年間の24時間死者数6人以下」の目標については、平成30年及び令和2年に5名、令和元年には0名となり、3年連続で目標を達成した。

また、「年間死傷者数800人以下」の目標については、平成30年に799人、令和元年に664人、令和2年には605人となり、3年連続で目標を達成した。



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

- 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す。
- 死者数の一層の減少に取り組むとともに、命に関わり優先度が高い重傷者の減少に取り組む。

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 412 件以下にする。
- 年間の交通事故死者数（24 時間以内）を 4 人以下にする。
- 年間の重傷者数を 22 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 子どもと高齢者の安全確保
- 重点
 - 1 歩行者及び自転車利用者の安全確保
 - 2 生活道路における安全確保
 - 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 講じようとする7つの施策

- 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

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

近年、本市の交通情勢は、発生件数、死傷者数ともに減少傾向であるが、死者数については隔年ごとに増減を繰り返し、特に高齢者の交通事故死者数は全死者の7割以上を占めるなど、依然として高い割合で推移している。

また、全国では未就学児を始めとする子どもが関係する交通事故や高齢運転者による交通事故が依然として発生していることから、高齢化の進展への適切な対処とともに、子育てを応援する社会の実現が強く要請される中、時代のニーズに応える交通安全の取組が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ためには、市民一人ひとりが、相互理解と思いやりをもって行動し、共生の交通社会の形成を図ることが必要である。

また、交通安全対策は、地域の交通事情等を踏まえた上で、行政、学校、家庭、職場、団体、企業等が役割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。

特に、生活道路については、住民の意見を十分に反映させることが必要であり、さらに、地域の安全性を高めていくには、交通安全対策を防犯や防災と併せて一体的に推進していくことが重要となる。

これらの施策を総合的かつ計画的に推進することにより、究極的に道路交通事故のない社会を実現することを目指さなければならない。

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、平成28年の708件をピークに減少傾向である。
- (2) 傷者数は、平成28年の861件をピークに減少傾向である。
- (3) 死者数は、最大9名(平成29年)、最小0名(令和元年)で、平均で5.4名となっている。
- (4) 全死傷者中の高齢者比率は、各年約20%の状態が続いている。
- (5) 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4.0人で約7割(74%)を高齢者が占めている。

- (6) 免許保有者数は、令和2年まで徐々に減少し、また、免許人口比は横ばいである。
- (7) 高齢者免許人口は、平成28年から右肩上がりに増加し、また、高齢者免許人口比は漸増している。

【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	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
発生件数	708	631	613	516	478
傷者数	861	806	794	664	600
死者数	8	9	5	0	5
死傷者合計	869	815	799	664	605

(県警本部:市町村別交通事故実態による)

2 高齢死傷者数

年次	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
高齢傷者数	153	174	161	133	123
高齢死者数	7	6	3	0	4
高齢死傷者合計数	160	180	164	133	127
死者中高齢者比率	88%	67%	60%	0%	80%
死傷者中高齢者比率	18%	22%	21%	20%	21%

(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	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
人口推移	126,595	126,344	125,846	125,453	124,899
免許保有者	86,931	86,900	86,681	86,635	86,681
免許人口比	69%	69%	69%	69%	69%
高齢者免許人口	19,482	20,216	20,918	21,522	22,205
高齢者免許人口比	15%	16%	17%	17%	18%

(人口は、毎年12月末現在の推計人口)(免許人口は、毎年12月末現在)

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、正確に見極め難いところであるが、更なる高齢化社会の進行により、死傷者中死亡比率の高い高齢者人口が増加することは明白である。また、運転免許保有者数に占める高齢者の増加に伴い、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7年までに年間の24時間交通事故死者数を2,000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7年までには、「年間の死者数4人以下（第10次計画の70%）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ないことから、命に関わり優先度の高い重傷者の減少や事故そのものの減少にも取り組み、重傷者数を令和7年までに「年間22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ことから、これまでの交通安全計画に基づき実施されてきた施策に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、動静不注視等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。

また、スマートフォン等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の中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するため、今後の交通情勢等を踏まえ、特に、次のような視点を重視して対策の推進を図っていく必要がある。

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

子どもと高齢者の安全確保

本市は交通事故による死者の中で65歳以上の高齢者の割合が約7割を占め、また、今後においても本市の高齢化が進むことを踏まえると、高齢者が

安全にかつ安心して外出したり移動したりできるような交通社会の形成が必要である。

また、我が国の少子化の進行が深刻さを増している中で、安心して子どもを生み育てることができる環境の整備、幼い子どもと一緒に移動しやすい環境の整備が期待される。本市における子どもの交通事故死は平成 30 年以降発生していないが、次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集団で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、横断歩道の設置や適切な管理、歩道の整備等の安全・安心な歩行空間の整備を積極的に推進する。

また、子どもを保育所等に預けて働く世帯が増えている中で、保育所等を始め地域で子どもを見守っていくための取組も充実させていく必要がある。

併せて、子どもや高齢者に対しては、地域の交通情勢に応じて交通安全教育等の対策を講じる。

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を推進しさらに、運転免許返納後の日常を支えるため、本市独自の取組である免許返納者に対する支援制度等を積極的に推進する。

また、子どもと高齢者が安全に安心して交通社会に参加することを可能にするため、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とともに、それぞれの特性を踏まえた交通安全教育や見守り活動を実施していくことや、高齢者の事故が居住地近くで多く発生していることから、地域における生活に密着した交通安全活動を充実させることも重要である。

○ 重点

(1) 歩行者及び自転車利用者の安全確保

安全で安心な社会の実現を図るためには、特に高齢者や子どもが利用する道路の安全性を高める必要がある。このような情勢等を踏まえ、人優先の考えの下、未就学児が日常的に集団で移動する経路、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において歩道の整備等による安全・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していく必要がある。

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、運転手の遵守意識の向上を図る。

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、道路中央付近でもう一度左側を確認する等、歩行者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を推進する。

次に、自転車については、自動車等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、このような事故に備えヘルメットの着用義務（高校生以上は努力義務）、自転車損害賠償責任保険等の広報啓発等の対策を講じる必要がある。

自転車の安全利用を促進するためには、歩道等の整備により、歩行者、自転車およ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、生活道路や市街地の幹線道路において自転車交通の在り方や多様なモード間の分担を含め、まちづくり等の観点にも配慮する必要がある。

なお、自転車利用者については、自転車の交通ルールに関する理解が不十分なことから、ルールやマナーに違反する行動が多く、交通安全教育等の充実や街頭における指導啓発活動を積極的に推進するなど、自転車利用者を始めとする道路利用者の自転車に関する安全意識の醸成を図る必要がある。

(2) 生活道路における安全確保

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、交通事故を減少させていく必要がある。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等を推進する必要がある。また、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、地域の中心的な役割を担う人材を交えるなど、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等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ったりしていくなど、安全で安心な交通社会の形成に積極的に関与していくような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) 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はあるが、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。

(2) 地域が一体となった交通安全対策の推進

高齢化の一層の進展に伴う、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、住民等の協働により、地域に根ざ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を実施していくためにも、ホームページ等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には、交通社会の主体となる運転者、歩行者等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、住民等の協働により形成していく。

第2節 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等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ことが必要であり、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ことが必要であり、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展する中で、子どもを事故から守り、高齢者や障がい者等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っていくものとする。

(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、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ある。このため、身近な生活道路等において、「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 通学路等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、警察、教育委員会、学校、道路管理者等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、空港、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歩道等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、障がい者用駐車ます等を有する自動車駐車場等を整備する。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等により、公共施設の位置や施設までの経路等を適切に案内する。

(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、地域高規格道路等の利用促進を図る。

ア 事故危険箇所（事故多発地点）対策の推進

特に事故の発生割合の大きい幹線道路の区間等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、歩道等の整備、交差点改良、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、防護さく、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、交通の状況等を勘案しつつ、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等について、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等事故発生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域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る。
- (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、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、交通事故の多発等の防止を図るため、バイパス、環状道路等の整備を推進する。
- (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、区画道路におけるコミュニティ道路等の交通安全施設の整備等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 高速道路（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

高速道路等においては、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、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、向上を図る。

カ 改築等による道路交通環境の整備

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、歩道等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等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等を推進する。

- (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等の整備、植樹帯の設置、路上駐停車対策等の推進を図る。
- (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、歩車共存道路等の整備を推進する。
- (オ) 山間部にあつては、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、急勾配の改善等を図る。
- (カ) 中心市街地地区等において、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、交通広場等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、歴史のみちすじ等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」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、歩行空間のユニバーサルデザイン化及び通学路や未就学児を中心に子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、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等について、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

に行い、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、交通安全施設等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) 歩行者空間のユニバーサルデザイン化

高齢者、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、駅、公共施設、福祉施設、病院等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、バリアフリー化を始めとする安全・安心な歩行空間を整備する。

(6) 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る。

速度規制については、最高速度規制が交通実態に合った合理的なものとなっているかどうかの観点から、点検・見直しを進めることに加え、一般道路においては、実勢速度、交通事故発生状況等を勘案しつつ、規制速度の引上げ、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、速度抑制対策を積極的に推進する。

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が十分でない場所を中心に、地域住民等の意見要望を十分に踏まえた上で、道路環境、交通量、駐車需要等に即応したきめ細かな駐車規制を推進する。

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

(7) 自転車利用環境の総合的整備

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等へ

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、自転車を共同で利用するシェアサイクルなどの自転車利用促進策や、ルール・マナーの啓発活動などのソフト施策を積極的に推進する。

(8) 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・積雪時等においても、安全・安心を確保できるよう、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等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、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等の提供を推進する。

(9) 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、物流の必要性や自動二輪車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、駐車規制及び違法駐車取締りの推進と併せ、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

違法駐車排除、自動車の保管場所の確保等に関し、市民への広報啓発活動を行うとともに、関係機関・団体との密接な連携を図り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。

(10) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

ア 道路の使用及び占用の適正化等

(ア) 道路の使用及び占用の適正化

工作物の設置、工事等のための道路の使用及び占用の許可に当たっては、道路の構造を保全し、安全かつ円滑な道路交通を確保するために適正な運用を行うとともに、許可条件の履行、占用物件等の維持管理の適正化について指導する。

(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図る。

さらに、道路上から不法占用物件等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（毎年8月）」等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等の整備を推進する。

イ 子どもの遊び場等の確保

子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等を図るため、公園等の整備を推進する。

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、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う。

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、子ども、高齢者、障がい者等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、交通事故被害者等の痛みを思いやり、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）等を活用し、幼児から成人に至るまで、心身の発達段階やライフステージに応じた段階的かつ体系的な交通安全教育を行うとともに、高齢社会が進展する中で、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、交通社会の一員であることを考慮し、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係る教育を充実させる。

学校においては、学校保健安全法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、児童生徒等に対し、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等に対しては、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・団体等は、幼児の心身の発達や交通状況等の地域の実情を踏まえた幅広い教材・教具・情報の提供等を行うことにより、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等の実施に努める。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等の充実を図るため、交通安全講習会等の開催を促進する。

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する。

中学・高校生に対する交通安全教育は、自転車及び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・学校行事等の特別活動、総合的な学習の時間等を中心に、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等を活用した、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、自転車等の特性、標識等の意味、自転車事故における加害者の責任、応急手当について交通安全教育を実施する。

高等学校においては、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等を含む実践的な交通安全教育の充実を図る。また、生徒の多くが、近い将来、普通免許等を取得することが予想されることから、将来の運転者として備えておくべき安全意識を醸成するための参加・体験・実践型の交通安全教育を推進する。

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、運行管理者等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、運行管理者等を法定講習、指導者向けの研修会等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等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、老人クラブリーダー等を対象とした「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、地区自治公民館等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、警察、自動車学校と連携して行っている「シルバーナイトスクール」等への参加を積極的に呼びかけるほか、関係団体、福祉施設関係者等と連携して、高齢者に対する社会教育活動・福祉活動各種の催し等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、民生委員や在宅福祉アドバイザー等の家庭訪問による個別指導や三師会(始良地区医師会、歯科医師会、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)等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、市内の販売店等と協力して、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

本市に居住する外国人に対して、我が国の交通ルールに関する知識の普及を図るため、外国人向け教材等を活用して効果的な交通安全教育に努める。

(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、受講者が安全に道路を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、教材等の活用など、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、子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、二輪車・自転車の安全利用の推進、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等、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、実施計画等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、交通安全教育等を推進する。

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、その信号機に従うといった交通ルールの周知を図り、さらに、運転者に対して横断する意思を明確に伝え、安全を確認してから横断を始め、横断中も周りに気をつけること等、歩行者が自らの安全を守るための交通安全運動を促すための交通安全教育等を推進する。

ウ 自転車の安全利用の推進

自転車は、本来車両であること、道路を通行する場合は、車両としてのルールを遵守するとともに交通マナーを実践しなければならないことを理解させる。

特に、自転車は、配達や通勤・通学を始め、様々な目的で利用されているが、交通ルールに関する理解が不十分なことも背景として交通ルールやマナーに違反する行動が多いことから、交通安全教育等の充実に努める。

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、交通に参加するものとして十分な自覚・責任が求められることから、そうした意識の啓発を図り、損害賠償責任保険等への加入を周知する。

自転車運転者講習制度を適切に運用し、自転車利用者のルールに対する遵守意識を醸成し、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推進により、自転車に視認性の向上を図る。

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や、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利用、シートベルトを備えている幼児用座席に幼児を乗せる時は、シートベルトを着用させるよう広報啓発活動を推進する。

幼児・小学生の保護者に対して、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、幼児・小学生の着用の徹底を図るほか、高齢者や中学・高校生等、他の年齢層の自転車利用者に対し、ヘルメットを着用するよう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・団体等の協力のもと、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着用の徹底

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

不適正着用時の致死率は、適正着用時と比較して格段に高くなることから、着用推進シンボルマーク等を活用しつつ、幼稚園・保育園、認定こども園、病院等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、正しい着用の徹底を図る。

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 反射材の普及促進

夕暮れ時から夜間における歩行者及び自転車利用者の事故防止に効果が期待できる反射材の普及を図るため、各種広報媒体を活用して積極的な広報啓発を推進するとともに、反射材の視認効果、使用方法等について理解を深めるため、参加・体験・実践型の交通安全教育の実施及び関係機関・団体と協力した反射材の展示会の開催等を促進する。

キ 飲酒運転の根絶に向けた規範意識の確立

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、正しい知識について広報誌等の活用による普及・啓発を図る。

また、関係団体等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、職域等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確立を図る。

ク 農耕車の安全利用の推進

農業用トラクターや耕耘機、運搬車等の農耕車による事故防止を図るために、運転者に対し作業機を装着・けん引した状態で公道を走行する際に灯火器等を設置する交通ルールの遵守やシートベルト等の安全装置の装着等の指導、関係機関・団体等と連携した事故防止対策の研修会や広報啓発活動などを行い、農耕車の安全利用の推進に努める。

ケ 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、広報誌等の広報媒体を活用し、交通事故等の実態を踏まえ、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、地域等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等も積極的に行うことにより、子ども、高齢者等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及びチャイルドシートの正しい着用の徹底、妨害運転や飲酒運転等の悪質・危険な運転の根絶、違法駐車排除を図る。

コ 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）等の活動をとおして、高齢者交通安全マークの普及・活用を図り、他の年齢層に対しては、高齢者の特性の理解促進と、高齢運転者標識（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) 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、歩行者の横断違反等による事故実態・危険性等を広く周知し、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。

- (ウ) 二輪車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、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、胸部等保護の重要性について理解を深めさせる。
- (エ) 統計では、交差点での出会い頭事故や追突事故が多発している状況であることから、交差点での一時停止や運転中は携帯電話機を使用しないといった交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践について、普及啓発活動を推進する。
- (オ) 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等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。

(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推進する。また、地域団体、自動車製造・販売団体、自動車利用者団体等については、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、全国交通安全運動等の機会を通じて働き掛けを行う。

また、交通ボランティア等の高齢化が進展する中、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、企業等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はもとより、企業・事務所等の自主的な交通安全労働災害の防止等を図るための取組を推進する。

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る。

(3) 高齢運転者対策の充実

ア 高齢運転者標識（高齢者マーク）の活用

高齢運転者の安全意識を高めるため、高齢者マークの積極的な使用の促進を図る。

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宿泊施設の宿泊料割引制度、タクシーの料金割引制度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。

ウ 運転技能制度の導入・安全運転サポート車限定免許の導入の周知徹底

高齢運転者による交通死亡事故が全国で多発しており、高齢運転者による事故防止対策を推進することが喫緊の課題となっている。

令和4年6月までに施行される改正道路交通法において、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制度の導入及び申請により対象車両を安全運転サポート車に限定するなどの限定条件付免許制度が導入されることから、高齢運転者やその家族への周知を徹底する。

(4) シートベルト、チャイルドシート及び乗車用ヘルメットの正しい着用の徹底

後部座席を含めた全ての座席のシートベルト、チャイルドシート及び乗車用ヘルメットの正しい着用の徹底を図るため、関係機関・団体と連携し、各種講習・交通安全運動等あらゆる機会を通じて、着用効果の啓発等着用推進キャンペーンを積極的に行う。

(5) 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、適正な労働時間等の管理、適正な走行管理、運転者に対する教育、健康管理、交通労働災害防止に対する意識の高揚等を促進する。

(6) 道路交通に関する情報の充実

道路交通に影響を及ぼす自然現象を的確に把握し、気象警報・注意報・予報及び津波警報・注意報並びに台風、大雨、津波、火山噴火等の現象に関する情報の質的向上と適時・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) 自動車の保守管理の徹底

先進技術の導入により自動車の構造が複雑化するなか、使用過程においてその機能を適切に維持するためには、これまで以上に適切な保守管理が重要となる。特に自動車運転技術については、誤作動を起こした場合に事故に直結する可能性が高いことから、その機能を適切に保守管理するための仕組みや体制の整備を推進する。

(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発生していることから、自転車事故による被害者の救済に資するため各種保険の普及に努める。

さらに、夜間における交通事故の防止を図るため、灯火の取付け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) 暴走族対策の強化

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、地域等において、青少年育成団体等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等を促進する。

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、暴走族等を集合させないための施設の管理改善等の環境づくりを推進するとともに、地域における関係機関・団体が連携を強化し、暴走行為等ができない道路環境づくりを積極的に行う。

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、車両の部品等が不正な改造に使用されないことがないよう、広報活動の推進及び企業、関係団体等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、救急医療機関、消防機関等との緊密な連携・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等を促進する。

(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等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等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DMAT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（AED）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促進

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（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の普及啓発活動を推進する。

このため、心肺蘇生法等の応急手当の知識・実技の普及を図ることとし、指導資料の作成・配布、講習会の開催等を推進するとともに、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（AEDの取り扱いを含む）の実習及び各種講習会の開催により指導力・実践力の向上を

図るとともに、中学校、高等学校の保健体育において止血法や包帯法、心肺蘇生法等の応急手当（AEDを含む）について指導の充実を図る。

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、救急救命士の計画的な養成を図り、救急救命士が行える気管挿管、薬剤投与及び輸液などの特定行為を円滑に実施するための講習及び実習の実施を推進する。

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

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・技能等の向上を図るため、教育訓練を積極的に推進する。

ク 高速道路等における救急業務実施体制の整備

高速道路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、初期及び第二次救急医療機関と第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・救急搬送機関等との連携・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、消防機関等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する。

(1) 交通事故相談活動の推進

県の交通事故相談所等を活用し、地域における交通事故相談活動を推進する。

(2) 交通事故被害者支援の充実強化

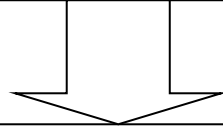
自動車事故被害者等に対する援助措置の充実

独立行政法人自動車事故対策機構による、交通遺児等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等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

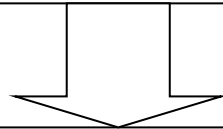
1 鉄道事故・踏切事故のない社会を目指して

- ひとたび列車の衝突や脱線等が発生すると、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

講じようとする3つの施策

- ① 鉄道交通の安全に関する知識の普及
- ② 踏切道、踏切保安設備の整備
- ③ 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 単人駅を分岐点として肥薩線、日豊本線が市内を縦横に走り、通勤、通学等の重要な交通手段となっている。

市内の踏切は、日豊本線が 21 箇所と肥薩線が 27 箇所の計 48 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、平成 28 年から令和 2 年までの間、乗客の死亡事故は発生せず、運転事故全体についても平成 30 年、令和 2 年に死亡事故ゼロを達成した。

一方、踏切事故は、令和 2 年には発生しなかったものの、令和元年、平成 29 年は 2 件、平成 30 年は 3 件発生しており、令和元年、平成 29 年にはそれぞれ 1 名の死者が出ている。

本市にあっては、衝突・脱線等の鉄道事故、踏切事故は過去 5 年間発生していないものの平成 27 年に踏切人身（負傷程度不明）事故が発生している。

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等が発生している。

踏切道の種類別に見ると、発生件数では第 1 種踏切道（自動遮断機が設置されている踏切道）が最も多く発生している。

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、列車の衝突や脱線等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、市民の理解と強力のもと、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 講じようとする施策

1 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ある。このため、安全設備の正しい利用方法の表示の整備等により、利用者等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、道路運送事業者等を幅広く対象として、関係機関等の協力のもと、全国交通安全運動等において広報活動を積極的に行い、鉄道交通安全に関する正しい知識を浸透させる。

2 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

主要道路と交差する踏切道で、踏切道の幅員が接続する道路の幅員よりも狭いもの等については、歩行者安全対策の必要から構造改良を促進する。

また、踏切遮断機の整備された踏切道は、踏切遮断機の整備されていない踏切道に比べて事故発生率が低いことから、踏切道の利用状況、踏切道の幅員、交通規制の実施状況等を勘案し、着実に踏切遮断機の整備を行う。

(2) 踏切道の統廃合の促進

踏切道の構造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、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、落輪等に起因するものが多いことから、自動車運転者や歩行者等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等の緊急措置の周知徹底を図るための広報活動等を強化する。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。

3 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・協力体制の強化を促進する。

また、鉄道職員に対する、自動体外式除細動器（AED）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を推進する。