

(第 1 1 次)

多久市交通安全計画

(令和 3 年度～令和 7 年度)

令和 3 年 1 2 月

多久市交通安全対策会議

ま え が き

第11次多久市交通安全計画は、交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）第26条の規定により、第11次佐賀県交通安全計画に基づき、本市において令和3年度から令和7年度までの5か年に講ずべき、陸上交通の安全確保に関する施策の大綱を定めたものであります。

昭和46年度以降、第10次にわたる交通安全基本計画を作成し、国・県・市、関係民間団体等が一体となって陸上交通の各分野において交通安全対策を強力に実施してきました。

その結果、全国的には、昭和45年に1万6,765人が道路交通事故で死亡し「交通戦争」と呼ばれた時期と比較すると、令和2年中の死者数は2,839人と5分の1以下にまで減少するに至りました。

本市においては、数次の増減を繰り返していく中で、平成28年は死者数が1人あったものの平成29年から令和2年まで4年連続で死者数0人を達成しました。第10次多久市交通安全計画で掲げた「年間交通事故死者数ゼロ「0」」とする目標は計画期間を通して達成するには至りませんでした。同じく目標としておりました「平成32年までに、人身事故発生件数を110人以下にすることを目指す」は達成できました。

一方、県においては、交通事故の発生を大幅に抑止し、県民の安全・安心の確保に繋げるため、平成27年7月から「佐賀県交通事故ワースト1からの脱却！」緊急プロジェクトを始動し、平成28年には第10次県交通安全計画を立ち上げ、同計画のローガンに掲げた「交通事故ワースト1を脱却！」を旗印に、警察をはじめ関係機関・団体と連携しての交通事故抑止のための各種対策に取り組まれ、その結果、県内の人身交通事故発生件数は大幅に減少し、平成29年には人口10万人あたり全国ワースト2位となり、ワースト1脱却の実現につながりました。平成30年以降も対策を継続した結果、令和2年中の人身交通事故発生件数は3,758件と大幅に減少し、人口10万人あたりで全国ワースト4位と改善されました。今後とも交通死亡事故を抑止することはもとより、交通事故そのものを減少させることが強く求められています。

また、鉄道の分野においても、一たび交通事故が発生した場合には重大な事故となるおそれが常にあるため、交通事故の発生を抑止するため不断の取組が重要となります。

交通事故の防止は国・県・市、関係民間団体等だけでなく、市民一人一人が全力を挙げて取り組まなければならない課題であり、交通安全対策全般にわたる総合的かつ長期的な施策を定め、これに基づいて諸施策を強力に推進していかねばならず、皆様のご協力の元「交通事故のない、明るい多久市」を創りたいと願うものであります。

多久市交通安全対策会議会長
多久市長 横尾俊彦

目 次

計画の基本理念	1
第1章 道路交通の安全	2
第1節 道路交通の安全についての目標	2
1 道路交通事故の現状と今後の見通し	2
(1) 道路交通事故の現状	2
(2) 道路交通事故の見通し	3
2 交通安全計画における目標	3
第2節 道路交通の安全についての対策	4
1 今後の道路交通安全対策を考える視点	4
2 講じようとする施策	6
(1) 道路交通環境の整備	6
(2) 交通安全思想の普及徹底	8
(3) 安全運転の確保	15
(4) 車両の安全性の確保	15
(5) 道路交通秩序の維持	16
(6) 救助・救急活動の充実	17
(7) 被害者支援の充実と推進	18
第2章 踏切道における交通の安全	19
第1節 踏切事故のない社会を目指して	19
1 踏切事故の状況等	19
(1) 踏切事故の状況	19
(2) 近年の踏切事故の特徴	19
2 交通安全計画における目標	19
第2節 踏切道における交通の安全についての対策	19
1 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点	19
2 講じようとする施策	20
(1) 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施	20
(2) その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置	20

計画の基本理念

1 交通事故のない社会を目指して

我が国は、長期の人口減少過程に入っており、本市においてもその傾向は顕著となってきた。このような中、真に豊かで活力のある多久市を構築していくためには、市民全ての願いである安全で安心して暮らせる社会を実現することが極めて重要であり、交通安全の確保はその実現のための重要な要素である。

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して不断の取組を続けていく必要がある。

2 人優先の交通安全思想

道路交通については、自動車と比較して弱い立場にある歩行者等の安全を、また、全ての交通について、高齢者、障害者、子供等の交通弱者の安全を一層確保する必要がある。交通事故がない社会は、交通弱者が社会的に自立できる社会でもある。

また、思いがけず交通事故被害者となった方に対して、一人ひとりの状況に応じた支援が求められる。このような「人優先」の交通安全思想を基本とし、あらゆる施策を推進していくべきである。

3 高齢化が進行しても安全に移動できる社会の構築

人身交通事故全体の発生は減少傾向ではあるものの、人口減少と高齢化が進行する中、高齢者が関係する交通事故の割合は増加傾向で推移し、交通死亡事故においても、事故死者に占める高齢者の割合が高い状況であり、高齢者の交通事故防止対策は喫緊の課題である。

一方で、加齢による身体・認知機能の衰え等により、運転免許を返納する高齢者が増加する中、高齢者が自動車に頼らず安全に道路を利用し、自立的に日常生活を営むことができるようにすることも課題となっている。

こうした課題に向き合い、高齢になっても安全に移動することができ、安心して移動を楽しみ豊かな人生を送ることができる社会、さらに、年齢や障害の有無等に関わりなく安全に安心して暮らせる「共生社会」を関係者の連携によって構築することを目指す。

第1章 道路交通の安全

第1節 道路交通の安全についての目標

1 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

第10次多久市交通安全計画期間（平成28年度～令和2年度）における人身事故発生件数は、平成29年の122件をピークに減少の傾向にある。また、交通事故による24時間死者数に関しては、平成28年1名、平成29年0名、平成30年0名、令和元年0名、令和2年0名という状況で、「交通事故死ゼロ「0」」という目標が期間中4箇年において達成された。

昭和40年代以降、全国的に交通死亡事故が減少してきた理由としては、道路交通環境の整備、交通安全思想の普及徹底、安全運転の確保、車両の安全性の確保、道路交通秩序の維持、救助・救急活動の充実等の諸対策が効果的に発揮したことは言うまでもないが、近年は交通事故死者数の減少幅が縮小傾向にあり、死者数が減りにくい状況となっている。

死者数の減少幅が縮小している背景としては、

- ① 高齢者人口の増加
- ② シートベルト着用率等の頭打ち
- ③ 飲酒運転による交通事故件数の下げ止まり

などを挙げることができる。

県内の近年における交通事故の発生状況をみると、県の交通事故による24時間死者数は、過去最高を記録した昭和46年の180人をピークとして減少に向かい、平成30年にはピーク時の6分の1である30人にまで減少し、令和元年34人、令和2年33人と、第10次佐賀県交通安全計画の目標値である、令和2年までに「年間の24時間交通事故死者数34人以下とする」という目標を3年連続で達成した。

また、「人身交通事故発生件数を5,900件以下にする」という目標についても、平成30年に5,725件、令和元年5,040件、令和2年3,758件と3年連続で達成した。

しかし、これらを人口10万人あたりで見ると、死者数は平成30年が全国ワースト20位であったものの、令和元年ワースト9位、令和2年ワースト5位であり、人身交通事故発生件数についても、平成30年と令和元年は全国ワースト2位、令和2年はワースト4位と、いまだ全国ワーストレベルを脱却したとはいえない状況にあることなどが挙げられる。

(2) 道路交通事故の見通し

道路交通を取り巻く状況は、経済社会情勢の動向に伴い今後複雑に変化すると見込まれ、特に新型コロナウイルス感染症の直接・間接の影響が、様々な課題や制約を生じ、市民のライフスタイルや交通行動への影響を及ぼすことが予想される。

しかし、平成 26 年以降、佐賀県内の人身交通事故発生件数が年々減少していることや、安全運転支援装置装着車の増加、自動運転技術の導入、各種道路環境の整備、佐賀県全体で行っている脱全国ワーストレベル脱却の取組の効果等により、今後も減少傾向が維持されていくものと見込まれる。

2 多久市交通安全計画における目標

- ① 年間の 24 時間死者数をゼロ「0」とする。
- ② 令和 7 年までに人身交通事故発生件数を 100 件以下にする。

道路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、一朝一夕にこの目標を達成することは困難であると考えられることから、国においては、「令和 7 年までに 24 時間死者数を 2,000 人以下とする」を目標の最優先として定めるとともに、死者数を減少させるための重傷事故抑止対策の目標として、「令和 7 年までに年間の重傷者数を 22,000 人以下にする」としているところである。

佐賀県においては、国のこうした目標数値の設定の考え方を踏まえ、死者数については、昭和 26 年以降これまで最少であった平成 30 年の 30 人を下回り、かつ、昭和 23 年の交通事故統計制度開始後の最少値である昭和 25 年の 22 人に近づけるため、「令和 7 年までに 24 時間死者数を 25 人以下にすることを目指す」ものとしている。

また、前回第 10 次計画から人身交通事故発生件数抑止目標を定めて各種取組を進め、計画最終年の令和 2 年は 3,758 件と昭和 41 年以降最少であったが、一層の人身交通事故発生件数の抑止を図る観点から、人身交通事故発生件数の抑止目標として、「令和 7 年までに人身交通事故発生件数 2,500 件以下を目指す」ことを掲げるものとしている。

本市においては、第 10 次多久市交通安全計画に引き続き年間の 24 時間死者数 0 人を目指すとともに、県の目標値の設置に基づき、人身交通事故発生件数の抑止目標として「令和 7 年までに、人身交通事故発生件数を 100 件以下にすることを目指す」ものとする。

第2節 道路交通の安全についての対策

1 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並びに道路交通事故による死者数及び死傷者数が減少していることに鑑みると、これまでの交通安全計画に基づき実施されてきた対策には一定の効果があつたものと考えられる。

一方で、高齢者の人口の増加等により、交通事故死者数の減少幅は縮小傾向にあり、近年、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、経済社会情勢、交通情勢の変化等に対応し、また、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たな対策を推進する。

このような観点から、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といった7つの柱により、交通対策を実施する。

その際、次の5つの視点を明確にした上で、交通安全対策を講じるべきである。

(1) 高齢者及び子どもの安全確保

佐賀県における交通死亡事故の特徴を見ると、交通事故死者全体に占める65歳以上の高齢者の割合が高い状況であり、高齢者が亡くなった事故の状態別では、歩行中が最も多く、次いで四輪車乗車中となっている。

こうした傾向を踏まえ、高齢者については、歩行中の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すべきである。

高齢者が歩行中の場合については、歩道の整備や生活道路の対策、高齢者の特性を踏まえた交通安全教育や見守り活動などのほか、多様なモビリティの安全な利用を図るための対策、地域の状況に適った自動運転サービス等の活用なども重要となると考えられる。また、年齢等にかかわらず多様な人々が利用しやすいよう都市や生活環境を設計するとの考え方にに基づき、バリアフリー化された道路交通環境を形成する。

その際には、多様な高齢者の実像を踏まえたきめ細かな総合的な交通安全対策を推進すべきであり、また、高齢者が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と、自動車を運転する場合の相違に着目し、それぞれの特性を理解した対策を強化することが喫緊の課題である。

また、高齢化の進展と同時に考えなければならないのが少子化の進展である。子どもの交通事故の死者数はこれまでも多くないものの、他県ではあるが通学

路での交通事故死亡事故という痛ましい事故も発生しており、次代を担う子供の安全を確保する観点から、子供が日常的に集団で移動する経路や通学路等の子供が移動する経路において、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等が求められる。

加えて、今後とも高齢者や子供に対しては、地域の交通情勢に応じた交通安全教育等の対策を講じる必要がある。

(2) 歩行者及び自転車等の安全確保と遵法意識の向上

歩行中の死者数は、減少傾向で推移しているものの、依然として交通事故死者全体の中で高い割合を占め、歩行者の安全確保、特に、高齢者や子供にとって身近な道路の安全性を高めることが強く求められている。

また、自転車については、自動車等に衝突された場合には被害者となる反面、歩行者等と衝突した場合には加害者となるため、全ての年齢層へのヘルメット着用の推奨、自転車の点検・整備、損害賠償責任保険等への加入促進等の対策が求められる。

さらに、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を背景として、ルールやマナーに違反する行動が多いため、交通安全教育等の充実を図る必要がある。

(3) 生活道路及び幹線道路における安全確保

本市においては、生活道路における安全の確保はもちろんのこと、幹線道路における安全の確保も依然として重要である。このため、生活道路を対象として自動車の速度抑制を図るための道路交通環境の整備、交通指導取締りの強化、安全な走行方法の普及等の対策を講じるとともに、幹線道路を走行すべき自動車が生活道路へ流入することを防止するための幹線道路における交通安全対策及び交通流の円滑化を推進するなど、生活道路における交通の安全を確保するための総合的な対策を推進する必要がある。

(4) 交通実態等を踏まえたきめ細やかな対策の推進

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ものの、一層の減少に繋げるためにも、これまでの取組では抑止が困難であった交通事故について、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に実施していく必要がある。

また、第11次計画期間中にも様々な交通情勢の変化があり得る中で、その時々々の状況を的確に踏まえた取組を行う。

(5) 地域が一体となった交通安全対策の推進

地域の実情に詳しい地域住民の知見を交通対策の取組に活かすとともに、当該地域における交通事故の発生形態に応じた対策を実施していく。

また、これまで以上に地域住民に交通安全対策に関心を持ってもらい、安全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、住民主体の意識を醸成していく。

2 講じようとする施策（7つの柱）

【7つの柱】

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	

(1) 道路交通環境の整備

ア 生活道路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ある。このため、「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

交通事故の多いエリアにおいて、警察、道路管理者、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る。

道路管理者においては、歩道の整備等により、安心して移動できる歩行空間ネットワークを整備するとともに、県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車や自転車が安全に通行できるよう対策を実施する。

(イ) 通学路等における交通安全の確保

通学路における交通安全を確保するため策定した「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、警察、教育委員会、学校、道路管理者等の関係機関が連携し、ハード・ソフトの両面から必要な対策を推進する。

高校、中学校に通う生徒、小学校、幼稚園、保育所、認定こども園や

児童館等に通う児童・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、防護柵の設置を推進する。

(ウ) 高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備

- ① 高齢者や障害者等を含め全ての人が安全に安心して参加し活動できる社会を実現するため、駅、公共施設、病院等の周辺を中心に相互に連絡する道路など主要な生活関連経路を中心にユニバーサルデザイン化を考慮した歩道等の整備を推進する。
- ② 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に対する取締りを強化するとともに、高齢者、障害者等の円滑な移動を阻害する要因となる、歩道や視覚障害者誘導用ブロック上等へ放置自転車等は、撤去を図るとともに積極的な取締り強化を要請する。

イ 交通安全施設等の整備事業の推進

(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・排除等の面的且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、歩道のユニバーサルデザイン化及び通学路における安全・安心な歩行空間の確保を図る。

(イ) 道路交通環境整備への住民参加の促進

道路交通の安全は、道路利用者の生活、経済・社会活動に密接に関係するため、対策の立案にあたって地域住民や道路利用者の意見を十分に反映させる必要がある。

また、地域によって道路環境や道路利用の実態及び交通状況が異なることから、地域の実情を踏まえた道路交通環境の整備を行う。

(ウ) 高齢者等の移動手段の確保

令和2年6月に交付された地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）等の一部改正法を受け、高齢者をはじめとする地域住民の移動手段の確保に向け、地域公共交通のマスタープラン（地域公共交通計画）を策定した上で、公共交通サービスの改善を図るとともに、地域の実情に即した持続可能な移動手段の確保・充実を図る取組を推進する。

(エ) 効果的な交通規制の推進

地域の交通実態等を踏まえ、関係機関と連携し交通規制や交通管制の内容について点検・見直し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。

ウ 自転車利用環境の整備

増加している歩行者と自転車の事故を減らすため、自転車は車両であるとの原則のもと、自転車の通行位置を示した道路等の整備により、自転車利用環境の整備を推進する。

エ 災害に備えた道路交通環境の整備

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る。

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する。

また、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する。

オ 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

(ア) 子どもの遊び場の確保

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を図るため、子どもが安心して安全に遊べるよう身近な遊び場、広場の維持管理に努める。

あわせて、学校運動場並びに国、県及び市の公有地で利用できる箇所については、遊び場としての開放の促進を図る。

(イ) 冬季の安全の確保

冬期の安全な道路交通を確保するため、積雪・凍結路面对策として凍結防止剤散布を実施するとともに気象、路面状況等の情報を収集し、道路利用者へ提供するなど安全な道路交通の確保に努める。

(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る。

交通安全意識を向上させ交通マナーを身に付けるためには、人間の成長過程に合わせ、生涯にわたる学習を促進して市民一人一人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ある。また、人優先の交通安全思想のもと、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且つ体系的な交通安全教育を行う。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する。

さらに、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、自転車運転者講習制度の施行も踏まえ、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。

交通安全教育・普及啓発活動については、県、市、警察、学校等、関係機関・団体、地域社会、企業及び家庭がそれぞれの特性を生かし、互いに連携をとりながら地域ぐるみの活動が推進されるよう促す。

また、地域ぐるみの交通安全教育・普及啓発活動を効果的に推進するため、高齢者を中心に、子ども、親の3世代が交通安全をテーマに交流する世代間交流の促進に努める。

あわせて、在住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、交通社会の一員として外国人に対しても交通ルールを適切に伝えるよう努める。

ア 段階的且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する。

(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する。

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、学校の教育活動及び放課後児童クラブにおける活動を通じて、歩行者としての心得、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等について重点的に交通安全教育を実施する。

(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する。

中学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、学校の教育活動全体を通じて、歩行者としての心得、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、応急手当等について重点的に交通安全教育を実施する。

(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ような健全な社会人を育成することを目標とする。

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、学校の教育活動全体を通じて、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、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、免許取得前の教育としての性格を重視した交通安全教育を行う。

特に、二輪車・自動車の安全に関する指導については、生徒の実態や地域の実情に応じて、安全運転を推進する機関・団体やPTA等と連携しながら、安全運転に関する意識の高揚と実践力の向上を図るとともに、実技指導等を含む実践的な交通安全教育の充実を図る。

(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、免許取得時及び免許取得後の運転者の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る。

また、社会人を対象とした学級・講座等における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を促進するとともに、関係機関・団体、交通ボランティア等による活動を促進する。

大学生・専修学校生等に対しては、学生の自転車や二輪車・自動車の事故・利用等の実態に応じ、関係機関・団体等が連携し、交通安全教育の充実に努め

る。

(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の危険行動を理解させるとともに、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必要な実践的スキル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、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、運転免許を持たないなど、交通安全教育を受ける機会のなかった高齢者を中心に、家庭訪問による個別指導、見守り活動等の高齢者と日常的に接する機会を利用した助言等により、高齢者の移動の安全が地域ぐるみで確保されるように努める。

この場合、高齢者の自発性を促すことに留意しつつ、高齢者の事故実態に応じた具体的な指導を行うこととし、反射材用品の活用等交通安全用品の普及にも努める。

(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スキル及び知識の習得のため、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、きめ細かい交通安全教育を推進する。

(ク) 外国人に対する交通安全教育の推進

技能実習生、留学生等の住民に対し、我が国の交通ルールやマナーに関する知識の復旧による交通事故防止を目的として、母国との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

イ 交通安全に関する普及啓発活動の推進

(ア) 交通安全県民運動の推進

市民一人一人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県民運動として、運動主催機関・

団体を始め、市交通対策協議会の構成機関・団体が相互に連携して、交通安全県民運動を組織的・継続的に展開する。

交通安全県民運動の運動重点としては、歩行者・自転車・自動車運転者の交通事故防止、夕暮れや夜間の交通事故防止を設定するとともに、地域の実情に即した効果的な交通安全運動を実施するため、必要に応じて地域の重点を定める。

交通安全県民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・発展を図るとともに、関係機関・団体が連携し、運動終了後も継続的・自主的な活動が展開されるよう、事故実態、住民や交通事故被害者等のニーズ等を踏まえた実施に努める。

(イ) 交通安全県民運動の推進

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ことから、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、交通安全教育や交通指導取締り等を推進する。

さらに、横断歩道以外の場所であっても、歩行者保護を徹底するよう車両運転者に対する広報啓発を推進する。

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、その信号に従うといった交通ルールの周知を図る。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付けること等、歩行者自身が交通事故防止を意識し、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する。

(ウ) 自転車の安全利用の促進

自転車が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。

自転車乗用中の交通事故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」(平成19年7月10日中央交通安全対策会議交通対策本部決定)を活用するなどにより、歩行者や他の車両に配慮した通行等自転車の正しい乗り方に関する普及啓発の強化を図る。特に、自転車の歩道通行時におけるルールや、スマートフォン等の操作や画面を注視しながらの乗車、イヤホン等を使用して安全な運転に必要な音が聞こえない状態での乗車の危険性等についての周知・徹底を図る。

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、損害賠償責任保険等への加入を促進する。

また、薄暮の時間帯から夜間にかけて自転車の重大事故が多発する傾向にあることを踏まえ、自転車の灯火の点灯を徹底し、自転車の側面等への反射材用品の取付けを促進する。

幼児・児童の保護者に対して、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の理解促進に努め、幼児・児童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、ヘルメットの着用を促進する。

(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求め、後部座席を含めたすべ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。

関係機関・団体等との協力のもと、あらゆる機会・媒体を通じて着用徹底の啓発活動等を展開する。

(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、着用推進シンボルマーク等を活用しつつ、幼稚園、保育所、認定こども園、病院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。

なお、6歳以上であっても、シートベルトを適切に着用させることができない子どもにはチャイルドシートを使用させることについて、広報啓発に努める。

(カ) 反射材用品の普及促進

夕暮れ時から夜間における視認性を高め、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用品や自発光式ライト等の普及を図るため、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、反射材用品等の視認効果、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用品等の展示会の開催等を推進する。

反射材用品等は、全年齢層を対象として普及を図る必要があるが、歩行中の交通事故死者数の中で占める割合が高い高齢者に対しては、特にその普及の促進を図る。

(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広報啓発を引き続き推進するとともに、交通ボランティアや安全

運転管理者、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、「飲酒運転をしない、させない」という市民の規範意識の確立を図る。

(ク) 効果的な広報の実施

交通の安全に関する広報については、テレビ、ラジオ、新聞、携帯端末、インターネット、街頭ビジョン等の広報媒体を活用して、交通事故等の実態を踏まえた広報、日常生活に密着した内容の広報、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するなど、実効の挙がる広報を次の方針により行う。

- ① 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を積極的に行うことにより、高齢者の交通事故防止、子供の交通事故防止、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、飲酒運転の根絶、違法駐車等の排除等を図る。
- ② 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、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、子供、高齢者等を交通事故から守るとともに、飲酒運転を根絶し、暴走運転、無謀運転等を追放する。
- ③ 民間団体の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、報道機関の理解と協力を求め、全市民的気運の盛り上がりを図る。

(ク) その他の普及啓発活動の推進

- ① 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、加齢に伴う身体機能の変化が交通行動に及ぼす影響等について科学的な知見に基づいた広報を積極的に行う。また、他の年齢層に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への保護意識を高めるように努める。
- ② 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、季節や気象の変化、地域の実態等に応じ、交通情報板等を活用するなどして自動車及び自転車の前照灯の早期点灯を促す。

- ③ 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、地理情報システム等を活用した交通事故分析の高度化を推進し、インターネット等各種広報媒体を通じて事故データ及び事故多発地点に関する情報の提供・発信に努める。

ウ 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促進する。

そのため、交通安全対策に関する行政・民間団体間及び民間団体相互間において定期的に連絡協議を行い、交通安全に関する県民挙げての活動の展開を図る。

(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る。

特に、今後大幅に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努める。

また、運転者に対して、広報啓発等により、高齢者や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。

ア 高齢運転者支援の推進

自動車等の運転に不安を有する高齢者等が運転免許証を返納しやすい環境の整備を図るため、県、警察、市及び関係機関・団体が連携し、運転経歴証明書制度の周知を図る。

イ 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着用徹底

シートベルトの着用徹底並びに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、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実施する。

(4) 車両の安全の確保

ア 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・団体の支援及び自動車関係団体の協力のもとに「不正改造車を排除する運動」を展開し、不正改造防止に係る広報活動を推進することにより自動車ユーザー及び自動車関係事業者等の認識を高める。

イ 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原資を担保し、被害者の救済の十全を図るため、損害賠償責任保険への加入を図る。

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等の普及促進を図り、自転車の被視認性の向上を図る。

また、児童・生徒の自転車には、灯火のオートライト化を関係機関と連携しながら推進する。

(5) 道路交通秩序の維持

ア 交通の指導取締りの強化等

交通ルール無視による交通事故を防止するためには、交通指導取締り、交通事故事件捜査、暴走族取締り等を通じ、道路交通秩序の維持を図る必要がある。

このため、一般道路においては、歩行者及び自転車利用者の事故防止並びに事故多発路線等における重大事故の防止に重点を置いて、交通指導取締りを効果的に推進するよう要望していく。

イ 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、「多久市暴走族等の追放の促進に関する条例」を積極的に運用することはもちろんのこと、報道機関等に対する資料提供を積極的に行い、暴走族の実態が的確に広報されるよう努め『暴走しない・させない・見に行かない』の3ない運動を積極的に展開していく。

また、家庭、学校、職場、地域等において、青少年に対する適切な指導を行うとともに、関係機関・団体との連携のもとに暴走族の解体、暴走族への加入阻止、暴走族からの離脱等の支援指導を徹底する。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を徹底し、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交通環境づくりを行う。

(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、保安基準に適合しない部品等が不正な改造に使用されないことがないよう、「不正改造車を排除する運動」等を通じ、広報活動を推進する。

(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、被害を最小限にとどめるため、救助・救急体制及び救急医療体制の整備を図る。

ア 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・拡充を推進する。

(イ) 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。

また、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、生徒に対する止血法や包帯法、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。

(ウ) 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推進するとともに、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推進する。

イ 救急医療体制の整備

救急医療体制の整備を促進するため、市内唯一の救急告示病院である多久市立病院の医療体制の充実整備に努める。

ウ 救急関係機関の協力関係の確保

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。

(7) 被害者支援の充実と推進

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、かけがえのない生命を絶たれたりするなど、大きな不幸に見舞われており、このような交通事故被害者等を支援することは極めて重要であることから、被害者支援のための施策を推進する。

ア 相談・支援体制の推進

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。

イ 交通災害共済の加入促進

交通事故に伴い発生する負担を軽減するため、佐賀県市町総合事務組合が実施する「交通災害共済」への加入を積極的に促進し、交通事故による災害の相互共済を図る。

第2章 踏切道における交通の安全

第1節 踏切道の安全についての現状と目標

1 踏切事故の状況等

(1) 踏切事故の状況

踏切事故（鉄道の運転事故のうち、踏切障害及びこれに起因する列車事故をいう。）は、長期的には減少傾向にあり、令和2年の全国の発生件数は173件、死傷者数は124人となっている。

踏切事故は長期的には減少しており、これは踏切道の改良等の安全対策の積極的な推進によるところが大きいと考えられる。しかし、依然、踏切事故は鉄道の運転事故の約3割を占めている状況にあり、また、改良すべき踏切道がなお残されている現状にある。

(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、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）が最も多いが、踏切道100箇所当たりの発生件数で見ると、第1種踏切道が最も少なくなっている、②衝撃物別では自動車と衝撃したものが約4割、歩行者と衝撃したものが約4割を占めている、③自動車の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歩行者と衝撃した踏切事故では、高齢者が関係するものが多く、65歳以上で約4割を占めている、ことなどが挙げられる。

2 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、市民の理解と協力のもと、第2節に掲げる諸施策を総合的かつ積極的に推進することにより、踏切事故のない社会を目指す。

第2節 踏切道における交通の安全についての対策

1 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点

踏切事故は、一たび発生すると、令和元年に、神奈川県横浜市の京阪電鉄で発生した、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、構造の改良、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。

このことを踏まえ、これらの対策が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を勘案しつつ、より効果的な対策の推進のために地域との協議をおこないながら総合的に推進することとする。

2 講じようとする施策

(1) 踏切道の構造の改良の促進、踏切保安設備の整備及び交通規制の実施

道路の交通量、踏切道の幅員、踏切保安設備の整備状況、う回路の状況等を勘案し、踏切道の改良、踏切保安設備の整備及び交通規制の実施等を要望する。

(2) その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置

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押ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図る必要がある。

このため、踏切道の安全に係る広報活動及び指導教育等を促進し、踏切道通過時における安全意識の高揚を図るとともに、安全かつ円滑な踏切道に確保及び踏切事故の防止に努める。