

# 2021



嬉野市交通対策協議会

第11次

嬉野市

交通安全計画

～ 思いやり運転で ～

# 2025

# はじめに

交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図るため、昭和45年6月、交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）が制定され、これに基づき、10次にわたる交通安全基本計画を策定し、国の関係行政機関、県、市町、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た。

その結果、昭和45年に年間1万6,765人が交通事故で死亡し「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人と警察庁が昭和23年に統計を開始して以降、4年連続で戦後最少を更新し、初めて3,000人を下回った。

県内においても、昭和46年の交通事故死者数180人をピークとして、数次の増減を繰り返していく中で、平成21年には死者数が37人と58年ぶりに40人を下回る成果を得た。

こうした中、第10次佐賀県交通安全計画（平成28年度～令和2年度）では、「24時間死者数34人以下」とする目標を立て、令和2年には死者数33人と、第10次計画期間中に目標を達成した。人身交通事故についても、平成13年の10,584件をピークに増減を繰り返しながら、減少傾向に推移している。

しかしながら、佐賀県の交通事故発生状況を人口10万人あたりに換算すると、人身交通事故発生件数は平成24年以降連続して全国ワースト1位であるなど厳しい情勢が続き、特に、平成26年には人口10万人あたりで人身交通事故発生件数・交通事故死者数ともに全国ワースト1位となるなど、極めて憂慮すべき状況となった。

このような情勢を踏まえ、県内では平成27年7月に「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年に第10次基本計画を立ち上げ関係機関及び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んだ。

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った。

言うまでもなく、交通事故の防止は、関係行政機関及び団体だけでなく、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緊急かつ重要な課題であり、人命尊重の理念の下に、交通事故のない社会を目指して、交通安全対策全般にわたる総合的かつ長期的な施策の大綱を定め、これに基づいて諸施策を強力に推進していかなければならない。

この交通安全計画は、令和3年度から令和7年度までの5年間に講ずべき交通安全に関する施策の大綱を定めたものであり、この計画に基づき、関係機関及び団体は、交通の状況や地域の実態に即して、効果的な交通安全施策を実施するものとする。

# 目 次

計画の基本理念	1
第1章 道路交通状況	2
第1節 道路交通事故の現状と今後の見通し	3
1 道路交通事故の現状	3
2 道路交通事故の見通し	4
第2節 交通安全計画における目標	5
第2章 交通安全対策	6
第1節 今後の道路交通安全対策を考える視点	6
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対象	6
(1) 高齢者及び子供の安全確保	6
(2) 歩行者及び自転車の安全確保	7
(3) 生活道路及び幹線道路における安全確保	8
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	8
(1) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進	8
(2) 地域ぐるみの交通安全対策の推進	8
(3) 先端技術の活用	9
第2節 講じようとする施策	10
1 道路交通環境の整備	10
(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	10
(2) 幹線道路における交通安全対策の推進	11
(3) 交通安全施設等の整備事業の推進	13
(4) 効果的な交通規制の推進	13
(5) 自転車利用環境の総合的整備	13
(6) 災害に備えた道路交通環境の整備	14
(7) 総合的な駐車対策の推進	14
(8) 交通安全に寄与する道路交通	14
2 交通安全思想の普及徹底	15
(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	16
(2) 効果的な交通安全教育の推進	18
(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進	18
(4) 交通安全に関する民間団体等の主体的活動の推進	21

(5) 市民の参加・協働の推進	21
3 安全運転の確保	21
(1) 運転者教育等の充実	22
(2) 安全運転管理の推進	22
(3) 道路交通に関連する情報の充実	22
4 車両の安全性の確保	23
(1) リコール制度の充実・強化	23
(2) 自転車の安全性の確保	23
5 道路交通秩序の維持	23
(1) 交通事故防止に質する指導取締りの推進	24
(2) 暴走族対策の強化	24
6 救助・救急活動の充実	25
(1) 救助・救急体制の整備	25
(2) 救急医療体制の整備（ドクターヘリ事業の推進）	25
(3) 救急関係機関の協力関係の確保等	26
7 被害者支援の充実と推進	
(1) 無保険（無共済）車両対策の徹底	26
(2) 損害賠償請求についての援助等（交通事故相談所の活動強化）	26

# 計画の基本理念

## 【交通事故のない嬉野市を目指して】

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ことを再認識すべきである。言うまでもなく、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、市民が安全で安心して暮らせる社会を実現していかなければならない。

## 【人優先の交通安全思想】

交通安全を一層確保するためには、弱い立場にある者への配慮や思いやりが存在しなければならない。道路上においては、自動車と比較して弱い立場にある歩行者等（特に高齢者、障がい者、子供等）の安全を確保することが必要である。「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。

## 【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 道路交通状況

- 1 交通事故のない嬉野市を目指して
- 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。

- 2 道路交通の安全についての目標(佐賀県)  
令和7年までに
- ① 24時間死者数25人以下とする。
  - ② 人身交通事故件数2,500件以下とする。

- 2 道路交通の安全についての目標(嬉野市)
- ① 年間の交通死亡事故数ゼロを目指す。
  - ② 年間の人身交通事故件数を「80件」以下とする。

## 3 道路交通の安全についての対策

### <重視すべき6つの視点>

- ① 高齢者及び子供の安全確保
- ② 歩行者及び自転車の安全確保
- ③ 生活道路及び幹線道路における安全確保
- ④ 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進
- ⑤ 地域ぐるみの交通安全対策の推進
- ⑥ 先端技術の活用

### <7つの柱>

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

## 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

県内の交通事故による死者数は、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。

下記の表は、近年の佐賀県内における交通事故発生件数等の推移である。

年次	第10次交通安全計画期間					第11次～
	28年	29年	30年	31(元)年	2年	3年 8月末現在
発生件数(件)	7,783	6,765	5,725	5,040	3,758	2,253
死者数(人)	35	36	30	34	33	15
負傷者数(人)	10,377	8,932	7,542	6,713	4,839	2,867

令和2年中に県内で発生した死亡事故の特徴を捉えると

- ① 高齢者の死者が7割を占めていること
- ② 歩行者の事故が4割を超えており、全員が高齢者であること

などが挙げられる。

また、令和2年中に県内で発生した交通事故の特徴を捉えると

- ① 事故類型では、追突事故が約半数を占めていること
- ② 道路別では、国道34号での発生が多いこと
- ③ 高齢者が第1当事者となる事故が2割を超えていること

などが挙げられる。 (※令和2年「交通さが」より)

近年の嬉野市内における交通事故発生件数等の推移は、下記の表のとおりである。

年次	第10次交通安全計画期間					第11次～
	28年	29年	30年	31(元)年	2年	3年 8月末現在
発生件数(件)	塩田 72 嬉野 85	塩田 58 嬉野 71	塩田 55 嬉野 66	塩田 45 嬉野 49	塩田 36 嬉野 45	塩田 23 嬉野 29
死者数(人)	塩田 1 嬉野 0	塩田 0 嬉野 1	塩田 0 嬉野 0	塩田 0 嬉野 0	塩田 0 嬉野 0	塩田 0 嬉野 2
負傷者数(人)	塩田 94 嬉野 101	塩田 71 嬉野 84	塩田 77 嬉野 95	塩田 55 嬉野 60	塩田 44 嬉野 59	塩田 34 嬉野 33

第10次交通安全計画期間中の交通事故発生件数は、毎年減少傾向である。

また、死者数については、資料参照のとおりである。

#### 嬉野市における人身交通事故の特徴として

- ① 市内で発生した交通事故のうち、「追突」が約半数(40件)を占めている。  
また、事故の原因として最も多いものは「前方不注視」(39件)である。  
(※ 令和2年中の市内での人身交通事故は81件：負傷者103人)
- ② 通勤通学時間帯(7時～10時、16時～19時)に交通事故の発生が多くなっている。このことは他の地区でも同様で、交通量が増加することにより、事故発生率も高くなっている。  
(※ 令和2年中のデータより)

## 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、県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、県内の人身交通事故発生件数は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などにより、今後もこうした傾向が維持されていくものと見込まれる。

## 第2節 交通安全計画における目標

- ① 令和7年までに24時間死者数を25人以下にする。 (佐賀県)
- ② 令和7年までに人身交通事故発生件数を2,500件以下にする。

- ① 毎年の交通死亡事故数ゼロを目指す。 (嬉野市)
- ② 令和7年までに年間の人身交通事故発生件数を「80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。

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」ものとする。

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を2,500件以下を目指す」ことを掲げるものとする。

嬉野市においても、交通事故による死者数を限りなくゼロに近づけ、市民を交通事故の脅威から守ることが究極の目標であるが、当面、死者数を可能な限り減少させるとともに、「毎年の交通事故死者数ゼロを目指す」こととする。また本計画より人身交通事故発生件数の抑止目標を年間「80件以下」と設定することとする。

目標達成のためには、県、県警、各市町、関係行政機関等は、市民の理解と協力の下、第2章に掲げた諸施策を総合的かつ強力に推進する。

## 第2章 交通安全対策

### 第1節 今後の交通安全対策を考える視点

#### 【重視すべき6つの視点】

- 1 高齢者及び子供の安全確保
- 2 歩行者及び自転車の安全確保
- 3 生活道路及び幹線道路における安全確保
- 4 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進
- 5 地域ぐるみの交通安全対策の推進
- 6 先端技術の活用

といった6つの視点により、交通安全対策を実施する。

その際、次の1及び2のように対策に係る視点を明確にした上で対策を講ずるべきである。

#### 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対象

##### (1) 高齢者及び子供の安全確保

県内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、次いで四輪車の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る。さらに、運転免許返納後の高齢者の移動を伴う日常生活を支えるための対策は、この計画の対象には含まないものの、これらの対策とも連携を深めつつ推進することが重要となる。

- 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のほか、高齢者が日常的に利用する機会の多い医療機関や福祉施設等と連携して実施していくことや、高齢者の交通事故が居住地付近での発生が多いことから交通安全教育や地域における見守り活動等を通じ、生活に密着した交通安全活動を充実させることが重要である。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基づき、バリアフリー化された道路交通環境を形成する。
- 高齢者が運転する場合の安全運転を支える対策については、身体機能の衰え等を補う技術の活用・普及を一層積極的に進める必要がある。また、運転支援機能の過信・誤解による事故の発生が懸念されるため、運転支援機能をはじめとする技術とその限界、技術の進展の状況について、交通安全教育等を通じて

幅広く情報提供していく必要がある。

子供については、少子化が進む中、安心して子供を生み育てることができる環境の整備、幼い子供と一緒に移動しやすい環境の整備が期待される。子供の交通事故死者数はこれまでも多くはないものの、次代を担う子供の安全を確保する観点から、未就学児を中心に、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を積極的に推進する。また、子供を保育所等に預けて働く世帯が増えている中で、保育所等をはじめ地域で子供も見守っていくための取組も充実させていく必要がある。

また、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ずる。

高齢運転者への対策を行う道路交通法の一部を改正する法律（令和2年法律第42号）が令和4年6月までに施行されることとなっており、適正かつ円滑な施行に向けて準備を進めるとともに、施行後の取組を充実させていく必要がある。

## (2) 歩行者及び自転車の安全確保

歩行中の死者数は、平成28年から平成30年までは減少傾向で推移していたが、令和元年に増加に転じ、令和2年は14人と僅かに減少したものの、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。

こうした情勢を踏まえ、人優先の考えの下、未就学児を中心に子供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において横断歩道の設置や適切な管理、歩道の整備をはじめとした安全・安心な歩行空間の確保を積極的に進めるなど、歩行者の安全確保のための対策が重要である。

特に、運転者に対しては、横断歩行者が関係する交通事故を減少させるため、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、運転者の遵法意識の向上を図る必要がある。一方で、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ことといった交通ルールの周知を図るとともに、安全を確認してから横断を始め、横断中も周りに気を付けること、夜間は反射材を着用する等、歩行者が自らの安全を守るための行動を促す必要がある。

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必要である。

### (3) 生活道路及び幹線道路における安全確保

生活道路や幹線道路を問わず、県における人身交通事故全体の発生状況を類型別でみると、例年、追突事故が全体の半数近くを占め、この原因については、脇見や漫然運転といった、いわゆる前方不注意が多数を占めるなど、運転者の僅かな不注意が人身交通事故の多発につながっている。

このような状況を踏まえ、運転者一人一人に、交通事故の防止を自らの課題として認識させ、交通ルールの遵守徹底と、他人に思いやりを持った正しい交通マナーで緊張感を持っての運転を意識付けることが重要である。

市では、地域における道路交通事情等を十分に踏まえ、各地域に応じた生活道路を対象として自動車の速度規制を図るための道路交通環境の整備、安全な走行方法の普及等の対策を講じるとともに、幹線道路から生活道路へ流入を防止するための交通安全対策を推進していく。

幹線道路における対策については「事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）」に継続的に取り組む。

#### ※「事故ゼロプラン」

- ・事故データや地域住民からの指摘等により、事故発生の危険性が高い特定区間を明確化。
- ・地域住民への注意喚起や事故要因に即した効果の高い対策を立案・実施。
- ・対策完了後の効果を評価し、評価結果を新たな対策に反映する。

※ 嬉野市内では、(国道34号線上)が特定区間に選定。

## 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ものの、一層の減少にげるためにも、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ことにより、さらに交通事故の減少を図っていく。

### (2) 地域ぐるみの交通安全対策の推進

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、インターネット等を通じた交通事故情報の提供に努めるなど、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、当該地域における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、市民主体の意識を醸成していく。

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、県、市町等それぞれの地域における交通情勢を踏まえ、行政、警察、関係団体、地域住民等の協働により形成していく。

### (3) 先端技術の活用

衝突被害軽減ブレーキをはじめとした先端技術の活用により、交通事故が減少している。今後も、サポカー・サポカーSの普及はもとより、運転者の危険認知の遅れや運転操作の誤りによる事故を未然に防止するための安全運転を支援するシステムの更なる発展や普及など、先端技術の活用により、交通事故の更なる減少が期待されている。技術の発展については、車両分野に留まらず、例えば、交通事故が発生した場合にいち早く救助・救急を行えるシステムなど、技術発展を踏まえたシステムを導入推進していく。

## 第2節 講じようとする施策

### 【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

道路交通環境の整備については、これまでも警察や県・国道事務所等の関係機関が連携して、生活道路と幹線道路の両面で対策を推進し、いずれの道路においても一定の事故抑止効果が確認されているものの、交通事故死者全体に占める歩行中死者の割合が高い状況を踏まえると、歩行者や自転車が多く通行する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。

このため、今後の道路交通環境の整備に当たっては、自動車交通を担う幹線道路等と歩行者中心の生活道路の機能分化を進め、身近な生活道路の安全の推進に取り組むこととする。

また、少子高齢化が一層進行する中で、子供を事故から守り、高齢者や障がい者が安全かつ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、また、生活道路への通過交通の流入等の問題も深刻である。

このため、地域の協力を得ながら、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において歩道を積極的に整備するなど、「人」の視点に立った交通安全対策を推進していく必要があり、特に交通の安全を確保する必要がある道路において、歩道等の交通安全施設等の整備、効果的な交通規制の推進等きめ細かな事故防止対策を実施することにより車両の速度の抑制や、自動車・自転車・歩行者等の異種交通が分離された安全な道路交通環境を形成するなど、対策の充実を図ることとする。

##### ア 生活道路における交通安全対策

歩行者、自転車に係る交通事故が多いエリアや、地域の顕在化したニーズ等に基づき抽出したエリアにおいて、県・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(最高速度30キロメートル毎時の区域規制等を実施する「ゾーン30」の整備)に取り組み、子供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。

#### イ 通学路における交通安全の確保

通学路や未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路における交通安全を確保するため、「通学路交通安全プログラム」等に基づく定期的な合同点検の実施や対策の改善・充実等の継続的な取組を支援するとともに、未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路の緊急安全点検等の結果を踏まえ、道路交通実態に応じ、学校、教育委員会、警察、保育所等の対象施設、その所管機関、道路管理者等の関係機関が連携し、ハード・ソフトの両面から必要な対策を推進する。高校、中学校に通う生徒、小学校、幼稚園、保育所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、交差点部の防護柵・ボラード等の設置、自転車道・自転車専用通行帯・自転車の通行位置を示した道路等の整備、押ボタン式信号機・歩行者用灯器等の整備、立体横断施設の整備、横断歩道等の拡充等の対策を推進する。

#### ウ 高齢者、障がい者等の安全に質する歩行空間等の整備

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、福祉施設、病院等の周辺を中心に、ユニバーサルデザイン化に考慮した歩道等を整備する。

#### (2) 幹線道路における交通安全対策の推進

基本的な交通安全を確保するため、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、他の交通機関との連携強化を図る道路整備を推進する。

#### ア 事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）の推進

交通安全に質する道路整備事業の実施に当たって、効果を科学的に検証しつつ、マネジメントサイクルを適用することにより、効率的・効果的な実施に努める。(※「事故ゼロプラン」第2章第1節1(3)(P8)参照)

## イ 事故危険箇所等における対策の推進

事故発生割合が大きい幹線道路の区間や、潜在的な危険区間等を事故危険箇所として指定し、県公安委員会と道路管理者が連携して集中的な事故抑止対策を実施する。

(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、道路照明等。)

## ウ 重大事故の再発防止

社会的影響の大きい重大事故が発生した際は、速やかに事故要因を調査し、同様の事故の再発防止を図る。

## エ 適切に機能分担された道路網の整備

(ア) 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) 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、道路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を行うとともに、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する。

(ウ) 市民のニーズに応じた効率的な輸送体系を確立し、道路混雑の解消等円滑な交通流が確保された良好な交通環境を整備する。

## オ 改築等による交通事故対策の推進

交通事故の多発等を防止し、安全かつ円滑・快適な交通を確保するため、次の方針により道路の改築等による交通事故対策を推進する。

(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、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等、道路交通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、交差点改良等を推進する。

(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、植樹帯の設置、路上駐停車対策等の推進を図る。

(エ) 塩田町等の歴史的街並みや史跡等卓越した歴史的環境の残る地区におい

て、地区内の交通と観光交通、通過交通を適切に分離するため、歴史的地区への誘導路、地区内の生活道路、歴史のみちすじの整備を推進する。

### (3) 交通安全施設等の整備事業の推進

県公安委員会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、次の方針のより重点的、効果的かつ効率的に交通安全施設整備事業を推進することにより、道路交通環境を改善し、交通事故防止と交通円滑化を図る。

#### 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下、交通事故対策を推進し、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。また、自転車利用環境の整備、無電柱化の推進など歩行者・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、事故が特定の区間に集中して発生していることから、事故危険箇所等の発生割合に応じ交通事故対策を実施する。

#### ウ 交通円滑化対策の推進

信号機の改良、交差点改良等を推進して交通容量の拡大を図り、交通の円滑化を図る。

#### エ 情道路交通環境整備への市民参加の促進

市民や道路利用者の主体的な参加の下に交通安全施設の点検を積極的に推進することで、日常的に抱えている意見を道路環境整備に反映する。

### (4) 効果的な交通規制の推進

市の交通実態等を踏まえ、交通規制や交通管制の内容について点検・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・ハード面での総合的な対策を実施する。

速度規制について、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、規制理由の周知措置等の推進、生活道路においては、速度抑制対策を積極的に推進する。

### (5) 自転車利用環境の総合的整備

子供から高齢者まで利用頻度の高い自転車を、異種交通（自動車・自転車・歩行者）で分離するなどして、安全で快適な自転車利用環境を整備する反面、

ルールやマナーの等ソフト施策を推進する。

## (6) 災害に備えた道路交通環境の整備

### ア 災害に備えた道路の整備

地震、豪雨・豪雪、津波等の災害が発生した場合においても安全で安心な生活を支える道路交通の確保を図る。

また、緊急輸送道路上にある橋梁の耐震対策や道路斜面等の防災対策や災害のおそれのある区間を回避・代替する道路の整備を推進する。

### イ 災害に強い交通安全施設等の整備

地震、豪雨・豪雪、津波等の災害が発生した場合において、安全な道路交通を確保するため、交通安全施設の整備及び通行止め等の交通規制を迅速かつ効果的に実施するための道路災害の監視システムの導入、交通規制資器材の整備を推進する。

### ウ 災害発生時における交通規制

災害発生時においては、被災地域への車両の流入抑制を行うとともに、被害状況を把握した上で、災害対策基本法（昭和36年法律第223号）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。

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

## (7) 総合的な駐車対策の推進

道路交通の安全と円滑を図るため、道路交通の状況や地域の特性に応じた総合的な駐車対策を推進する。

市民の意見要望等を十分踏まえつつ、交通実態に応じた駐車規制や違法駐車取締りを実施、また駐車需要への対応が十分でない場所を中心にハード・ソフト一体となった総合的な駐車対策を推進する。

## (8) 交通安全に寄与する道路交通

### ア 道路の使用及び占用の適正化

道路交通に支障を与える不法占用物件等については、実態把握や強力な指導などにより排除を行う。さらに道路上から不法占用物件等を一扫するためには、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、啓発活動を積極的に推進する。

## イ 休憩施設等の整備推進

過労運転に伴う事故防止や近年の高齢運転者等の増加に対応して、一般道路において追越しのための付加車線を推進する。

## ウ 子供の遊び場等の確保

繁華街、小住宅集合地域、交通頻繁地域など、遊び場等環境に恵まれない地域又はこれに近接する地域に対して、幼児及び小学生低学年児童を対象とした児童館及び児童遊園などを整備するとともに、小学校の校庭や体育施設の開放を促進する。

## エ 道路法に基づく通行の禁止又は制限

道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するため、道路の破損、欠壊又は異常気象等により交通が危険であると認められる場合及び道路に関する工事のためやむを得ないと認められる場合には、道路法（昭和27年法律第180号）に基づき、迅速かつ的確に通行の禁止又は制限を行う。

## オ 冬期の安全の確保

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・路面情報を収集し、道路利用者に提供するなど安全な道路交通確保に努める。

## 2 交通安全思想の普及徹底

交通安全教育をはじめとした交通安全思想の普及に関する各種取組は、自他の生命尊重という理念の下に、交通社会の一員としての責任を自覚し、交通安全のルールを守る意識と交通マナーの向上に努め、相手の立場を尊重し、他の人々や地域の安全にも貢献できる良き社会人を育成する上で、重要な意義を有している。

このためには、人間の成長過程に合わせ、生涯にわたる学習を促進し、市民一人一人が交通事故の防止を自らの課題として認識して、交通安全意識を高め、交通ルールの遵守徹底と正しい交通マナーで道路を利用するなど、交通事故を防止するための行動の実践にげることが必要である。

また、人優先の交通安全思想の下、子供、高齢者、障がい者等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も重要である。

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。

特に、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ほか、地域の見守り活動等を通じ、地域が一体となって高齢者の安全確保に取り組む。

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、ICT を活用した効果的な学習活動を取り入れながら、学習指導要領等に基づく関連教科、総合的な学習の時間、特別活動及び自立活動など、教育活動全体を通じて計画的かつ組織的に実施するよう努めるとともに、学校保健安全法（昭和33 年法律第56号）に基づき策定され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及びその他の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。障がいのある児童生徒等に対しては、特別支援学校等において、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。

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るとともに、教材の充実及び実施主体間の相互利用の促進を図るなどして、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めるとともに、県、市、警察、学校、関係民間団体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を推進し、交通安全教育・普及啓発活動に当たる。

自治体職員や教職員の指導力の向上を図るとともに、地域における民間の指導者を育成することなどにより、地域の実情に即した主体的な活動を促進する。

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、子供、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推進に努める。

さらに、交通安全教育・普及啓発活動の効果を事後に確認することにより、効果的な実施に努めるとともに、交通安全教育・普及啓発活動の意義、重要性等について関係者の認識が深まるよう努める。

## (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、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。

幼稚園、保育所においては、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う。これらを効果的に実施するため、例えば、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。

#### **イ 小学生に対する交通安全教育**

小学生に対する交通安全教育は、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、体育、道徳、総合的な学習の時間、特別活動などの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及び子供自転車運転免許証による交通安全の意識促進、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教育を実施する。

#### **ウ 中学生に対する交通安全教育**

中学生に対する交通安全教育は、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、保健体育、道徳、総合的な学習の時間、特別活動などの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、自動車の特性、危険の予測と回避、標識等の意味、応急手当必要性等について重点的に教育を実施する。

#### **エ 高校生に対する交通安全教育**

高校生に対する交通安全教育は、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、保健体育、道徳、総合的な学習の時間、特別活動などの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。

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、免許取得前の教育としての性格を重視した教育を実施する。

#### **オ 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、自動車等の安全運転確保の観点から、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、大学生等に対する教育の充実に努める。

免許取得後の運転者教育は、運転者としての社会的責任の自覚、安全運転に必要な技能及び技術、特に危険予測・回避の能力向上、交通事故被害者等の心情等交通事故の悲惨さに対する理解、交通安全意識・交通マナーの向上

を図る。また県公安委員会が行う各種講習、自動車教習所、民間の交通安全教育施設等が受講者の特性に応じて行う運転者教育や、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。

#### **カ 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、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、道路及び交通状況に応じて安全に道路を通行させるために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。

高齢者に対する交通安全教育の推進を図るため、交通安全指導担当者の養成、教材・教具の開発等、指導体制の充実に努める。その上で、関係機関と連携し積極的な交通教室の実施を推進していく。

#### **キ 障がい者に対する交通安全教育の推進**

障がい者に対しては、交通安全のために必要な技能及び知識の習得のため、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。また、手話通訳員の配置、字幕入りビデオの活用等に努めるとともに、身近な場所における教育機会の提供、効果的な教材の開発に努める。

### **(2) 効果的な交通安全教育の推進**

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

また交通安全教育の効果を確認し、必要に応じて教育の方法、利用する教材の見直しを行うなど、常に効果的な教育が実施できるよう努める。

### **(3) 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市民運動として、交通対策協議会等の構成機関・団体が相互に連携した、交通安全運動を組織的・継続的に展開する。

交通安全県民運動の重点項目としては、高齢者・子供の交通事故防止、シ

シートベルト・チャイルドシートの着用徹底、夜間（薄暮時）における交通事故防止、自転車の安全利用、飲酒運転の根絶等全国的な交通情勢に即した事項を設定するとともに、地域の実状に即して重点を定める。

また、実施していくに当たっては、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、関係機関等が連携し、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を踏まえた実施に努める。

#### イ 横断歩行者を含む歩行者の安全確保の徹底

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推進

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」を活用するなどにより、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、イヤホンを使用して必要な音が聞こえない状態での乗車の危険性について周知・徹底を図る。

また、薄暮時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。

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、自転車保険への加入促進も図る。

#### エ シートベルト及びチャイルドシート着用の徹底

県、市町、関係機関等が連携し、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を図る。

特にチャイルドシートについては、着用推進のシンボルマーク等を活用しつつ、効果的な広報啓発に努めるとともに、正しい着用を指導する指導員を養成し、幼児の保護者に対する指導・助言、情報提供等の充実を図る。

#### オ 反射材用品の普及促進

薄暮時から夜間における視認性を高め、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啓発推進を図る。

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、特にその普及を促進する。

#### カ 飲酒運転の根絶に向けた規範意識の確立

飲酒運転に関する交通安全教育や広報啓発を引き続き推進し、交通ボランティア、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、職場等における飲酒運転根絶の取り組みを進め、市民の規範意識の確立を図る。

#### キ 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、携帯端末、インターネット、防災行政無線等の広報媒体を活用して、交通事故の実態を踏まえた広報、日常生活に密着した内容の広報、交通事故被害者の声を取り入れた広報、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。

- (ア) 家庭、学校、職場、地域等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広報媒体を通じての集中的なキャンペーンを積極的に行うことにより、高齢者・子供の交通事故防止、シートベルト・チャイルドシートの正しい着用の徹底、飲酒運転の根絶等を図る。
- (イ) 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、県、市町、自治会等を通じた広報により家庭に浸透するきめ細かな広報の充実を努める。
- (ウ) 民間団体の交通安全に関する広報活動を援助するため、県、警察及び市は、交通安全に関する資料、情報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

- (ア) 高齢者の運転中の事故を防止するため、高齢運転者標識（高齢者マー

ク)を普及するとともに、高齢運転者標識を取り付けた自動車への保護意識を高めるよう努める。

(イ) 薄暮時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、季節や気象の変化に応じて、自動車及び自転車の前照灯の早期点灯を促す。

(ロ) 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を図ることができるよう、インターネット等を通じて事故データ及び事故多発地点に関する情報の活用をする。

#### (4) 交通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、諸行事に対する援助、また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。

#### (5) 市民の参加・協働の推進

交通安全は、市民の安全意識により支えられることから、安全で良好なコミュニティの形成を図るため、交通安全対策に関して市民が計画段階から実施全般にわたり積極的に参加できる仕組みや、市民や道路利用者が主体的に行う「ヒヤリ地図」等の作成、交通安全総点検等により、市民参加型の交通安全活動を推進する。

また、交通安全対策に関する行政及び民間団体間の定期的な連絡協議の場の設置や、交通安全に関する各種情報の集約・提供体制の整備を図ることにより、民間団体等が一体となった活動の推進体制を強化する。

### 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図っていく必要がある。

また、企業・事業所等が交通安全に果たすべき役割と責任を重視し、自主的な安全運転管理対策の推進及び自動車運送事業者の安全対策の充実に努めるとともに、交通労働災害の防止を図るための取組を進める。

加えて、道路交通の安全に影響を及ぼす自然現象等に関する適時・適切な情報提供を実施するため、ICT等を活用しつつ、道路交通に関する総合的な情報提供の

充実を図る。

## (1) 運転者教育等の充実

安全運転に必要な知識及び技能を身に付けた上で安全運転を実践できる運転者を育成するため、免許取得前から、安全意識を醸成する交通安全教育の充実を図るとともに、免許取得時及び免許取得後においては、特に、実際の交通場面で安全に運転する能力を向上させるための教育を行う。

### ア 高齢運転者対策の充実

- (ア) 高齢運転者の交通事故防止を図るため、高齢者講習の充実及び更新時講習における高齢者学級の拡充に努め、運転適性検査器材等の活用及び実車の使用による個別安全運転指導の実施を通じて、高齢者の身体的な機能の変化を踏まえた適切な指導等を行う。
- (イ) 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。
- (ウ) 自動車の運転に不安を有する高齢者が運転免許証を返納しやすい環境整備を図るため、県、警察及び市町が連携し、運転経歴証明書制度の周知、運転免許証を自主返納した者に対する交通機関の割引運賃等の支援措置の充実を図る。

### 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徹底を図るため、関係機関等を連携し、各種講習・交通安全運動等を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とともに、着用義務違反に対する指導取締りの徹底を図る。

## (2) 安全運転管理の推進

安全運転管理者等に対する講習の充実により、運転者の資質及び安全意識の向上を図るとともに、事業所内で交通安全教育指針に基づいた教育が適切に行われるよう指導し、安全運転管理体制の充実強化を図る。

また事業活動に伴う交通事故防止を更に促進するため、映像記録型ドライブレコーダー、デジタル式運行記録計など車載機器の普及に努める。

## (3) 道路交通に関連する情報の充実

### ア 危険物輸送に関する情報提供の充実等

危険物の輸送事故による大規模な災害を未然に防止し、災害が発生した場合の被害軽減に資する情報提供の充実等を図るため、イエローカード（危険

物質の症状、事故発生時の応急措置、緊急通報・連絡先等事故の際必要な情報を記載した緊急連絡カード)の携行、関係法令の遵守、乗務員教育の実施について危険物運送事業者の指導を強化する。

#### イ 気象情報

道路交通に影響を及ぼす自然現象(台風・大雨・竜巻・地震・大雪等)を的確に把握し、道路利用者に対して適時・適切な広報・伝達に努める。

### 4 車両の安全性の確保

自動車の保守管理は、一義的には、自動車使用者の責任の下になされるべきであるが、自動車は交通事故等により運転者自身の生命、身体のみでなく、第三者の生命、身体にも影響を与える危険性を内包しているため、自動車検査により、各車両の安全性の確保を図る必要がある。

#### (1) リコール制度の充実・強化

自動車ユーザーからの不具合情報の収集を推進するとともに、自動車ユーザーに対して、自動車の不具合に対する関心を高めるためのリコール関連情報等の提供を図る。

#### (2) 自転車の安全性の確保

自転車の安全利用を確保し、自転車事故の防止を図るため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。

また近年、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、TSマーク付帯保険等の自転車保険への加入を促進する。

さらに、夜間における交通事故防止を図るため、灯火の取付けの徹底と反射器材等の普及促進を図り、自転車の被視認性向上を図る。

### 5 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、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、交通事故実態等を的確に分析し、死亡事故等重大事故に直結する悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点を置いた交通事故防止に質する交通指導取締りを推進する。

また、暴走族対策に強力で推進するため「佐賀県暴走族等の追放に促進に関する条例」(平成12年佐賀県条例第42号)に基づき、県、市をはじめ関係機関・団体

が連携し、地域ぐるみで暴走族追放気運を高め、暴走行為をさせない環境づくりを推進するとともに、取締り体制及び資機材の充実強化を図る。

#### (1) 交通事故防止に質する指導取締りの推進

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を図るため、悪質性、危険性の高い違反に重点を置いた指導取締りを推進する。

特に、飲酒運転及び無免許運転については、取締りにより常習者を道路交通の場から排除するとともに、運転者に対する捜査のみならず、周辺者に対する捜査を徹底するなど、その根絶に向けた取組みを推進する。また、引き続き、児童、高齢者、障がい者等の保護の観点に立った指導取締りを推進する。

#### (2) 暴走族対策の強化

凶悪化する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・団体等が連携し、次の対策を協力で推進する。

##### 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、「嬉野市暴走族追放推進条例」の周知徹底に努めるとともに、報道機関等に対する資料提供を積極的に行い、凶悪化する暴走族の実態が的確に広報されるよう努めるなど、広報活動を積極的に行う。

また、青少年育成団体との連携を図りながら、家庭、学校、職場、地域等における青少年に対する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い集場所として利用されやすい施設等の管理者に協力を求め、施設等の管理の徹底を図り、暴走族等をい集させないため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・団体等が連携し、暴走行為ができない道路交通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、保安基準に適合しない競技用車両等の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、広報活動の推進及び企業、関係団体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、道路上の交通事故に即応できるよう、救急医療機関、消防機関等の救急関係機関相互の緊密な連携・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・充実を図る。

### (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期する。

#### イ 多数傷者発生時における救助・救急体制の充実

大規模道路交通事故等の多数の負傷者が発生する大事故に対応するため、連絡体制の整備、救護訓練の実施及び消防機関と災害派遣医療チーム（DMAT）の連携による救助・救急体制の充実を図る。

#### ウ 心肺蘇生等の応急手当の普及啓発活動の推進

現場におけるバイスタンダー（現場に居合わせた人）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、AED（自動体外式除細動器）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、心肺蘇生等の応急手当の知識・実技の普及を図ることとし、消防機関、保健所、医療機関、日本赤十字社、民間団体等の関係機関においては、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。

### (2) 救急医療体制の整備（ドクターヘリ事業の推進）

救急患者への救急医療を現場から直ちに行い、救急医療施設へ一刻も早く搬送できるドクターヘリを運航するため、ヘリポートの確保、整備を行い、救急医療体制の充実・強化を推進する。

（※ 令和2年現在のヘリポート：中央公園、不動ふれあい体育館前広場、みゆき公園）

### (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を図る。

また、医師・看護師等が救急現場へ出動し、応急処置を行うことにより救急

患者の救命向上を図るため、ドクターカーの配置・運用のほか、救急自動車の救急隊員と医師が直接交信するシステム（ホットライン）等を活用するなど、医療機関と消防機関が相互に連携を取りながら効果的な救急体制の整備を促進する。

## 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、又は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重要であることから、犯罪被害者基本法の下、交通事故被害者のための施策を推進する。

また交通事故被害者は、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するよう被害者支援を行う。

### (1) 無保険（無共済）車両対策の徹底

自動車損害賠償責任保険（共済）の期限切れ、掛け忘れに注意が必要であることを広報活動等を通じて広く市民に周知するとともに、街頭における監視活動等による注意喚起を推進し、無保険（無共済）車両運行の防止を徹底する。

### (2) 損害賠償請求についての援助等（交通事故相談所の活動強化）

交通事故相談所の業務については、次の措置により、その充実強化を図る。

ア 交通事故相談活動を充実するため、県の交通事故相談所の相談業務の充実を図る。

イ 交通事故相談所業務の円滑かつ適正な運営を図るため、関係援護機関、団体等の連絡協力を促進する。

ウ 相談内容の多様化・複雑化に対処するため、研修等を通じて相談員の資質の向上を図る。

エ 交通事故相談所において各種の広報を行うほか、市の広報誌の積極的な活用等により交通事故相談活動の周知徹底を図り、交通事故当事者に対し広く相談の機会を提供する。