小城市交通安全計画

（第 10 次）

平成 29 年 3 月

小城市

ま　え　が　き

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）が制定された。

これに基づき、昭和46年度以降、小城市においては、９次にわたる交通安全計画を作成し、関係機関・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実施してきた。

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、平成27年中の死者数は4,117人と4分の1以下にまで減少するに至った。

本市においても、交通事故による死者数は、平成元年の16人をピークに一桁台を推移し、第9次交通安全計画である平成23年以降も一桁台となっている。

また、県内においては、人口10万人当たりの人身交通事故発生件数は平成24年以降3年連続で、負傷者数は平成23年以降4年連続で全国ワースト1、死者数については平成26年中が全国ワースト1と人身交通事故発生件数、死傷者数は極めて高い水準で推移していることから、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立ち上げて諸対策を展開中であり、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る。

交通事故を防止するためには、交通情勢の変化を踏まえて、国、県、警察、市、関係民間団体だけでなく、市民一人ひとり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、交通事故のない小城市を目指して、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、このような観点から、平成28年度から32年度までの5年間に講ずべき、本市における陸上交通の安全に関する施策の大綱を定めたものである。

この交通安全計画に基づき、国、県及び警察と緊密な連携を図り、交通の状況や地域の実態に即した陸上交通の安全に関する施策を具体的に定め、関係諸団体の協力を得て実施するものとする。

目　　次

計画の基本理念　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１
第１章　道路交通の安全　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・４
第１節　交通事故のない小城市を目指して　・・・・・・・・・・・・・・・・５
第２節　道路交通の安全についての目標　・・・・・・・・・・・・・・・・・７
　１　交通事故の現状と今後の見通し　・・・・・・・・・・・・・・・・・・７
　（１）交通事故の現状　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・７
　（２）交通事故の見通し　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・９
　（３）交通事故の推移　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１０
　２　交通安全計画における目標　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１２
第３節　道路交通の安全についての対策　・・・・・・・・・・・・・・・・・１３
　１　今後の道路交通安全対策を考える視点　・・・・・・・・・・・・・・・１３
　（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　・・・１３
　（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　・・・・１４
　２　講じようとする施策　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１６
　（１）道路交通環境の整備　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１６
　（２）交通安全思想の普及徹底　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１７
　（３）安全運転の確保　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・２２
　（４）車両の安全性の確保　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・２３
　（５）道路交通秩序の維持　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・２４
　（６）救助・救急活動の充実　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・２５
　（７）被害者支援の充実と推進　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・２５

第２章　踏切道における交通の安全　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・２８
第１節　踏切事故のない小城市を目指して・・・・・・・・・・・・・・・・・２９
　１　踏切事故の状況等　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・２９
　２　交通安全計画における目標　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・３０
第２節　踏切道における交通の安全についての対策　・・・・・・・・・・・・３１
　１　今後の踏切道における交通安全対策を考える視点　・・・・・・・・・・３１
　２　講じようとする施策　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・３１
　（１）踏切道の構造の改良の促進　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・３１
　（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　・・・・・・３１

計 画 の 基 本 理 念

１　交通事故のない小城市を目指して

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、市民全てが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る。

交通事故により、毎年多くの方が被害に遭われていることを考えると、交通安全の確保は、安全で安心な社会の実現を図っていくための重要な要素である。

これまでも、県内では様々な対策がとられてきたところであるが、依然として人身交通事故発生件数が極めて高い水準で推移していることからすると、平成27年7月から実施中の「佐賀県交通事故ワースト１からの脱却！」緊急プロジェクト事業の更なる進展と展開が必要である。

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小城市を目指すものである。

２　人優先の交通安全思想

市内の交通安全を確保するためには、自動車と比較して弱い立場にある歩行者、特に、高齢者、障がい者、子ども等の交通弱者の安全を確保する「人優先」の交通安全思想を基本とした施策を推進する。

３　交通社会を構成する三要素

本計画においては、交通社会を構成する人間、車両等の交通機関及び交通環境という三つの要素について、それら相互の関連を考慮しながら、交通事故の調査・分析を行いつつ、可能な限り成果目標を設定し、これを市民の理解と協力の下、推進するものとする。

（１）人間に係る安全対策

交通機関の安全な運転を確保するため、運転する人間の知識・技能の向上、交通安全意識の徹底、指導取締りの強化等を推進するとともに、歩行者等の安全な移動を確保するため、歩行者等の交通安全意識の徹底、指導の強化等を図るものとする。

また、交通社会に参加する一人ひとりが、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極めて重要であることから、交通安全に関する教育、普及啓発活動を推進する。

（２）交通機関に係る安全対策

人間はエラーを犯すものとの前提の下で、それらのエラーが事故に結び付かないように、新技術の活用とともに、不断の技術開発によってその構造、設備、装置等の安全性を高め、各交通機関の社会的機能や特性を考慮しつつ、高い安全水準を常に維持させるための措置を講じ、さらに、必要な検査等を実施し得る体制を充実させるものとする。

（３）交通環境に係る安全対策

交通環境の整備にあたっては、人優先の考えの下、人間自身の移動空間と自動車や鉄道等の交通機関との分離を図るなどにより、混合交通に起因する接触の危険を排除する施策を充実させるものとする。

特に、道路交通においては、超高齢化社会の到来や防災対策も視野に入れ、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において、歩道等の整備を積極的に進めるなど、人優先の交通安全対策の更なる推進を図ることが重要である。

このためには、機能分担された道路網の整備、交通安全施設等の整備、効果的な交通規制の推進、交通に関する情報提供の充実、施設の老朽化対策等を計画的に推進するものとする。

４　救助・救急活動及び被害者支援の充実

交通事故が発生した場合に、その被害を最小限に抑えるため、迅速な救助・救急活動の充実、負傷者の治療の充実等を図ることが重要である。

また、犯罪被害者等基本法（平成16年法律第161号）の制定を踏まえ、交通安全の分野においても被害者支援の取組みに努めるものとする。

５　参加・協働型の交通安全活動の推進

交通事故防止のためには、国、県、警察、市、関係民間団体等が緊密な連携の下に施策を推進するとともに、市民の主体的な交通安全活動を積極的に促進することが重要である。

このためには、県及び市の行う交通安全に関する施策に計画段階から市民が参加できる仕組みづくり、地域住民や道路利用者が主体的に行う交通安全総点検、地域におけるその特性に応じた取組等により、参加・協働型の交通安全活動を推進する。

６　効果的・効率的な対策の実施

交通安全に関する施策は多方面にわたっているが、相互に密接な関連を有するため、有機的に連携させ、総合的かつ効果的に実施するとともに、少子高齢化、国際化等の社会情勢の変化や交通事故の状況、交通事情等の変化に適切に対応した施策を選択し、

重点的かつ効果的に取組むものとする。

さらに、交通の安全は、交通需要や交通の円滑性・快適性と密接な関連を有するものであるため、自動車交通量の拡大の抑制等によりこれらの視点にも十分配慮するとともに、沿道の土地利用や道路利用の在り方も視野に入れた取組を行っていくものとする。

7　公共交通における安全の確保

このほか、交通事故等が発生した場合には大きな被害となる公共交通の安全を確保するため、事業者が社内一丸となって安全管理体制の見直し・改善に努めるものとする。

第１章　道路交通の安全

１　交通事故のない小城市を目指して

○　人命尊重の理念に基づき、究極的には、交通事故のない小城市を目指す。

○　今後は、死者数の一層の減少に取り組むことはもちろんのこと、事故そのものの減少についても積極的に取り組む必要がある。

２　道路交通の安全についての目標

①　年間の 24 時間死者数を 2 人以下にする。

②　年間の交通事故件数及び死傷者数を減少させる。

３　道路交通の安全についての対策

＜３つの視点＞

①　高齢者及び子どもの安全確保

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

＜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

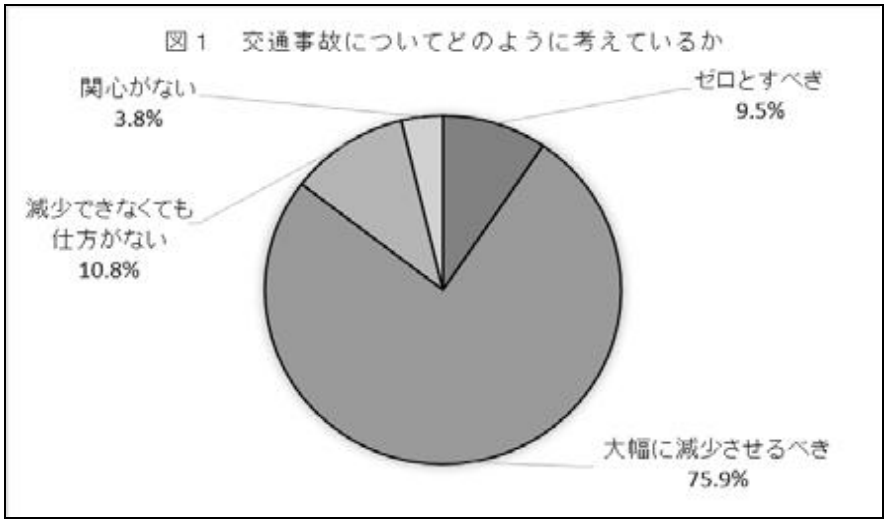
⑥　救助・救急活動の充実

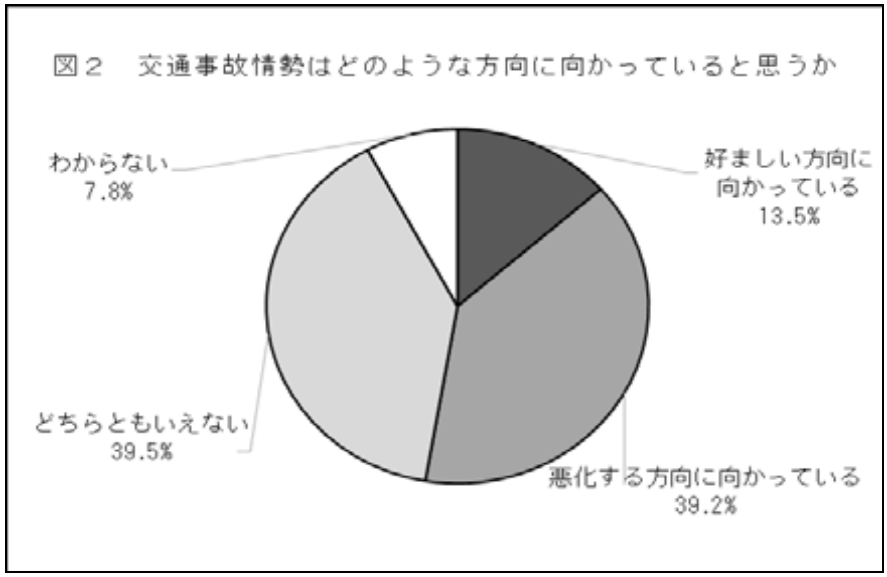
⑦　損害賠償の適正化を始めとした被害者支援の推進

第１節　交通事故のない小城市を目指して

安全で安心な社会を実現させ、高齢者、障がい者等を含む全ての人々が、相互理解と思いやりをもって行動する共生の交通社会の形成を図ることが必要である。

平成26年度に内閣府が実施した交通安全に関する国民の意識調査（交通安全意識等に関するアンケート調査）によると、国民の９割近くの人が、道路交通事故をゼロにすべき、あるいは、大幅に減少させるべきと考えている（図１）。





注　1　内閣府調べ。
　　2　対象は全国の 16 歳以上の男女（標本数：3000サンプル）。

我々は、人命尊重の理念に基づき、究極的には、交通事故のない小城市を目指すべきである。このような国民意識を踏まえると、積極的に交通安全対策を実施することにより、交通事故を減少させることができるのではないかと考えられる。

また、交通情勢がより悪化する方向に向かっていると回答した者の割合は、前回調査

時（平成21年度：3割強）より高く4割弱となっている（図2）。

このことは、飲酒運転によるひき逃げ死傷事件の発生など、大きな社会問題となる悪質な交通事故が未だ発生していることなどが、このような国民意識につながっているものと推測できる。

今後とも、交通事故死者数の一層の減少に取り組むことはもちろんのこと、事故そのものの減少についても積極的に取り組む必要があり、特に、依然として多く発生している安全運転義務違反に起因する事故の抑止を図っていく必要がある。

交通安全に関しては、様々な施策メニューがあるところであるが、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行うべきである。

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が、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、住民に一番身近な市や警察署の役割が極めて大きい。

その上で、行政のほか、学校、家庭、職場、団体、企業等それぞれが責任を持ちつつ役割分担しながらその連携を強化し、また、市民一人ひとりが、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し、協働していくことが大切である。

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と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。

第２節　道路交通の安全についての目標

１　交通事故の現状と今後の見通し

（１）交通事故の現状

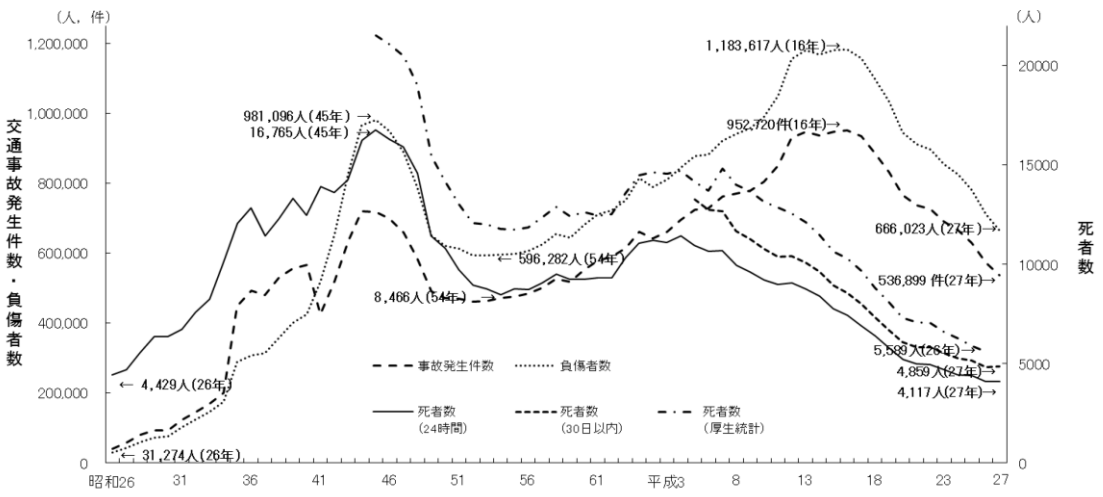
佐賀県の交通事故による24時間死者数は、その最高を記録した昭和46年の180人をピークとして減少に向かい、昭和51年には106人まで減少した。以降100人を前後して増減を繰り返し、平成11年の116人以降は100人以下となり、着実に減少を続け、平成21年には37人と昭和26年以来58年ぶりに30人台となるなど大きく改善した。

しかしながら、その後は50人を中心としてその前後で増減を繰り返しており、こうした中で、最終年の平成27年中は48人と前年よりやや減少したものの、第９次交通安全計画における「年間の24時間交通事故死者数37人以下とする」という目標の達成には至らなかった。

また、平成13年以降減少を続けてきた人身交通事故発生件数と負傷者数については、平成22年中を境に増減を繰り返す状況が続いたが、平成26年中からは、再び減少傾向に転じた。

しかしながら、「人口10万人当たりの人身交通事故発生件数、負傷者数」の観点から全国と比較した場合、依然として極めて高い水準で推移している。

道路交通事故による交通事故発生件数，死者数及び負傷者数



注　１　警察庁資料による。

２　昭和41年以降の件数には、物損事故を含まない。また、昭和46年までは、沖縄県を含まない。

３　「24時間死者」とは、道路交通法第2条第1項第1号に規定する道路上において、車両等及び列車の交通によって発生した事故により24時間以内に死亡したものをいう。

４　「30日以内死者」とは、交通事故発生から30日以内に死亡したもの（24時間死者を含む。）をいう。

５　「厚生統計の死者」は、警察庁が厚生労働省統計資料「人口動態統計」に基づき作成したものであり、当該年に死亡した者のうち原死因が交通事故によるもの（事故発生後１年を超えて死亡した者及び後遺症により死亡した者を除く。）をいう。なお、平成６年までは自動車事故とされた者の数を、平成７年以降は陸上の交通事故とされた者から道路上の交通事故ではないと判断される者を除いた数を計上している。

【参考】これまでの交通安全（基本）計画の目標値と実数値

	国（交通安全基本計画）	**佐賀県（交通安全計画）**
	第１次（昭和 46 年度～50 年度）	
目標値	歩行者推計死者数約 8,000 人の半減	**設定なし**
実数値	昭和 50 年・3,732 人	**昭和 50 年・124 人**
	第２次（昭和 51 年度～55 年度）	
目標値	16,765 人の半減	**180 人の半減**
実数値	昭和 55 年・8,760 人	**昭和 55 年・82 人**
	第３次（昭和 56 年度～60 年度）	
目標値	8,000 人以下	**65 人以下**
実数値	昭和 60 年・9,261 人	**昭和 60 年・74 人**
	第４次（昭和 61 年度～平成２年度）	
目標値	8,000 人以下	**65 人以下**
実数値	平成２年・11,227 人	**平成２年・106 人**
	第５次（平成３年度～７年度）	
目標値	10,000 人以下	**80 人以下**
実数値	平成７年・10,679 人	**平成７年・112 人**
	第６次（平成８年度～12 年度）	
目標値	平成９年までに 10,000 人以下 平成 12 年までに 9,000 人以下	**平成９年までに 80 人以下** **平成 12 年までに 70 人以下**
実数値	平成９年・9,640 人、平成 12 年・9,066 人	**平成９年・107 人、平成 12 年・92 人**
	第７次（平成 13 年度～17 年度）	
目標値	8,466 人以下	**70 人以下**
実数値	平成 17 年・6,871 人	**平成 17 年・63 人**
	第８次（平成 18 年度～22 年度）	
目標値	5,500 人以下	**55 人以下**
実数値	平成 22 年・4,863 人	**平成 22 年・58 人**
	第９次（平成 23 年度～27 年度）	
目標値	3,000 人以下	**37 人以下**
実数値	平成 27 年・4,117 人	**平成 27 年・48 人**

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、近年は交通事故死傷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シートベルトの着用率等の頭打ち

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、この傾向は本市も同様である。

また、佐賀県における近年の交通死亡事故の発生状況をみると、

① 65 歳以上の高齢者の死者数が全死者数の約６割を占めており、全国（約 5 割）に比べて高水準で推移している。このうち、高齢者の歩行中及び自転車乗用中の死者数が高齢者の死者数の 7 割以上を占めているほか、近年、高齢運転者による死亡事故件数が増加している。

② 全死者数に占める歩行中及び自転車乗用中の死者数の割合が約５割と高い。

③ 最高速度違反及び飲酒運転による死亡事故件数が減少している。

ことなどが挙げられる。

加えて、佐賀県の交通事故の全般的な特徴として、追突事故の割合が非常に高く、全交通事故の４割以上を占めており、また、原因別では前方不注意と安全不確認が多く、全交通事故原因の5割以上を占めているなどがあげられる。

特に、高齢化社会が進展していく中、今後も一層の高齢者対策が必要な状況となっている。

（２）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、将来の交通事故の状況については、正確には見極め難いところであるが、高齢者人口が増加している佐賀県の現状からすると、今後も交通事故全体に占める高齢者事故の割合は高い水準を維持するものと見込まれる一方、平成26年中の人口10万人当たりの人身交通事故発生件数、負傷者数、死者数が全国最悪であったことを受け、佐賀県全体で交通安全に取り組む意識を醸成し、ひいては交通事故の総量を抑止するために展開中の「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」等の効果等から、人身交通事故発生件数、死傷者数は漸次減少していくものと予想される。

（３）交通事故の推移

ア　佐賀県の交通事故の推移（第７次計画～9 次計画期間中）

年 別 区　分	13	14	15	16	17	7 次５年 平均
発　生　件　数	10,584	10,443	10,492	9,977	9,485	10,196.2
死　　者　　数	84	79	79	73	63	75.6
傷　　者　　数	13,824	13,914	14,089	13,413	12,536	13,555.2
物　損　事　故　数	19,147	18,135	18,239	18,257	18,286	18,412.8
総　交　通　事　故　数	29,731	28,578	28,731	28,234	27,771	28,609.0
自　動　車　台　数	684,266	685,742	689,709	690,780	702,611	

年 別 区　分	18	19	20	21	22	8 次５年 平均
発　生　件　数	8,932	8,906	8,740	8,548	9,038	8,832.8
死　　者　　数	69	50	68	37	58	56.4
傷　　者　　数	11,965	11,958	11,706	11,438	11,976	11,808.6
物　損　事　故　数	17,603	16,798	16,189	16,554	17,802	16,989.2
総　交　通　事　故　数	26,535	25,704	24,929	25,102	26,840	25,822.0
自　動　車　台　数	703,758	703,738	703,654	705,390	705,860	

年 別 区　分	23	24	25	26	27	9 次５年 平均
発　生　件　数	9,291	9,090	9,364	8,870	8,561	9,035.2
死　　者　　数	49	46	46	56	48	49.0
傷　　者　　数	12,328	11,997	12,627	11,813	11,493	12,051.6
物　損　事　故　数	17,722	17,984	18,657	18,013	18,129	18,101.0
総　交　通　事　故　数	27,013	27,074	28,021	26,883	26,690	27,136.2
自　動　車　台　数	706,287	711,650	715,975	721,874	720,810	

イ　小城市（小城警察署管内）の交通事故の推移

小城市（小城警察署管内）の交通事故による死者数は、平成元年（16 人）をピークに一桁台を推移し、第 9 次交通安全計画である平成 23 年以降も一桁台となっている。

一方で、平成 13 年以降、交通事故発生件数は 600 件を前後して増減を繰り返し第 9

次交通安全計画である平成 23 年以降も同様の推移となっている。これに比例するように、傷者数は 800 人台を推移し、第 9 次交通安全計画である平成 23 年以降も 800 人を前後して増減を繰り返している。

小城市（小城警察署管内）の交通事故の推移（第 7 次計画～9 次計画期間中）

年別 区分	13	14	15	16	17	7 次 5 年 平均
発生件数	594	601	633	624	624	615.2
死者	2	5	8	4	2	4.2
傷者	818	821	850	877	848	842.8

年別 区分	18	19	20	21	22	8 次 5 年 平均
発生件数	512	533	561	479	581	533.2
死者	6	0	3	2	5	3.2
傷者	688	712	794	679	820	738.6

年別 区分	23	24	25	26	27	9 次 5 年 平均
発生件数	591	569	604	529	482	555.0
死者	2	2	1	3	3	2.2
傷者	795	793	863	720	659	766.0

【自動車台数】各年12月末現在。ただし、原付一種、原付二種は4月1日現在。
（特殊には小型特殊は含まない。原付二種は自二を含む。）

※数値は全て毎年佐賀県警察本部交通企画課作成『交通さが』の以下の箇所より統一して参照する。

【発生件数／死者数／負傷者数／物損事故数】

⇒『交通さが』　第2交通事故　- 佐賀県の交通事故 -　7警察署別、月別発生状況

【総交通事故数】

⇒発生件数に物損事故数を加算

【自動車事故台数】

⇒『交通さが』第1交通環境　1都道府県別（面積、人口、道路実延長、自動車保有台数、免許保有者数）表

２　交通安全計画における目標

①　平成 32 年までに 24 時間交通事故死者数を 2 人以下にする。
②　平成 32 年までに人身交通事故発生件数を 430 件以下にする。

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、「平成 30 年を目途に、交通事故死者数を半減させ、これを 2,500 人以下とし、世界一安全な道路交通の実現を目指す」ということが平成 21 年及び 22 年に設定した中期目標であり、交通安全基本計画の計画期間において、この中期目標の達成を目指すこととし、「平成 32 年までには、年間の 24 時間死者数を 2,500 人以下にすることを目指すものとする」としている。また、基本計画における最優先の目標は死者数の減少であるが、事故そのものの減少や死傷者数の減少にも一層積極的に取り組み、「平成 32 年までに、年間の死傷者数を 50 万人以下とすることを目指すものとする」としているところである。さらに、諸外国と比べて死者数の構成率が高い歩行中及び自転車乗車中の死者数についても、「道路交通事故死者数全体の減少割合以上の割合で減少させることを目指すものとする」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に基づき、佐賀県交通安全計画の計画期間である「平成 32 年までに、年間の 24 時間死者数を 34 人（昭和 26 年以来 58 年振りに 30 人台である 37 人(第 9 次佐賀県交通安全計画の目標数)と大きく改善した平成 21 年の死者数を下回る数）以下にすることを目指す」ものとしている。

また、従来、県の計画では死者数以外の数値目標は掲げてこなかったが、人口 10 万人当たりの人身交通事故発生件数、負傷者数が平成 24 年以降 3 年連続して全国最悪という厳しい情勢を受け、平成 27 年度から「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立ち上げて各種施策を推進・展開中であることに鑑み、県の計画では、人身交通事故発生件数の抑止目標として「平成 32 年までに、人身交通事故発生件数を 5,900 件以下を目指す」ものとしている。

小城市においては、佐賀県の目標数値の設定に基づき、平成 32 年までに年間の 24 時間死者数を 2 人（平成 21 年の死者数）以下にすることを目指すものとする。

また、人身交通事故発生件数の抑止目標として「平成 32 年までに、人身交通事故発生件数を 430 件以下にすることを目指す」ものとする。

第３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、交通事故の発生件数並びに交通事故による死者数及び死傷者数が減少傾向にあることから、これまでの交通安全計画に基づき実施されてきた対策には一定の効果があっ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る。また、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、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を収集し、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、交通安全対策に取組むものとする。

その際、最近及び今後の経済社会情勢や交通情勢等を踏まえると、今後対策を実施していくに当たっては、特に、次のような視点を重視して対策の推進を図るものとする。

（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

ア　高齢者及び子どもの安全確保

交通事故死者に占める高齢者の割合が極めて高いこと、今後も高齢化は急速に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是非とも必要である。

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るべきであり、また、交通モードによる相違、すなわち、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推進する必要がある。

特に、前者の場合には、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が重要であり、後者については、引き続き、高齢運転者の増加が予想されることから、高齢者が事故を起こさないようにするための対策を強化することが喫緊の課題である。

また、高齢社会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。

安心して子どもを産み、育てることができる社会を実現するためには、防犯の観点はもちろんのこと、子どもを交通事故から守る観点からの交通安全対策が一層求められる。

イ　歩行者及び自転車の安全確保

安全で安心な社会の実現を図るためには、自動車と比較して弱い立場にある歩行者の安全を確保することが必要不可欠であり、特に、高齢者や次世代を担う子どもにとって身近な道路の安全性を高めることがより一層求められている。

このような情勢等を踏まえ、人優先の考えの下、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歩行空間の確保を進めるなど、歩行者の安全確保を図る対策を推進する。

本市では、身近な交通手段として自転車が多く利用されているが、自転車の安全利用を促進するためには、生活道路や市街地の幹線道路において、自動車や歩行者と自転車利用者の共存を図ることができるよう、自転車の走行空間の確保に努める必要がある。

また、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も背景として、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を図るものとする。

さらに、自動車等の運転者における歩行者と自転車に対する保護意識の高揚を図る必要がある。

ウ　生活道路及び幹線道路における安全確保

生活道路においては関係機関と連携して、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対策を総合的なまちづくりの中で推進する必要がある。

（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

ア　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ところであるが、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、よりきめ細や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。

また、第 10 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、その時々の状況を的確に踏まえた取組を行う。

イ　地域ぐるみの交通安全対策の推進

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

（１）道路交通環境の整備

道路交通環境の整備については、これまでも警察や国道事務所、佐賀土木事務所等の道路管理者を始めとした関係機関が連携し、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、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。

佐賀県では、歩行中・自転車乗用中の死者数の割合が全国的にみても高く、歩行者や自転車が多く通行する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「暮らしのみち」（生活道路）の機能分化を進めることを念頭において諸対策に取り組むこととする。

【第 10 次計画における重点施策】

〇生活道路における交通安全対策の推進

〇通学路等における交通安全の確保

ア　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、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、「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止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。

特に生活道路においては、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、路側帯の設置・拡幅、ゾーン規制の活用等車両速度を抑制することにより、歩行者や自転車の通行を優先するゾーンを形成するゾーン対策、エリア進入部における狭さく等の設置等によるエリア内への通過車両の抑制対策を実施する。

（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「小城市通学路安全プログラム」に基づく定期的な合同点検の実施や対策について、継続的に取り組み、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、以下のようなハード対策や、交通規制や交通安全教育のようなソフト対策の両面から必要な対策を推進する。

小・中学校に通う児童・生徒の安全を確保するため、路肩のカラー舗装、防護柵の設置等、安全・安心な歩行空間の創出に務める。

（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。

このため、幼児から高齢者に至るまで、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推進する。

交通安全教育・普及啓発活動推進にあたっては、参加・体験・実践型の教育方法を取り入れ、教材の充実を図り、インターネットを活用するなどして、市民に必要な情報を提供することに努める。

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、自転車の安全利用に関する指導を強化するものとする。

交通安全教育・普及啓発活動については、県、市、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て、互いに連携し、地域ぐるみの活動を推進する。

【第 10 次計画における重点施策】

〇高齢者に対する交通安全教育の推進

〇自転車の安全利用の推進

〇反射材用品等の普及促進

ア　段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

（ア）幼児に対する交通安全教育の推進

幼児に対する交通安全教育は、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、保育所及び認定こども園においては、交通安全担当者の指導力の向上を図るとともに、日常の教育・保育活動のあらゆる場面をとらえて継続的な交通安全教育を推進する。

（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、体育、道徳、総合的な学習の時間、特別活動など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、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、自己の安全に限らず、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、保健体育、道徳、総合的な学習の時間、特別活動など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）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、成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。

（オ）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、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。

高齢者が参加するスポーツや文化活動、社会参加活動などの機会を捉え、主催団体と連携して、高齢者に対する交通安全教育を推進する。

また、警察及び老人クラブ等と連携し、「歩行環境シミュレーター」や「自転車シミュレーター」等による参加・体験型の交通安全教育を推進する。

（カ）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。

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ための県民運動として、運動主催機関・団体を始め、市交通安全対策協議会等の構成機関・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、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、自転車の安全利用の推進、飲酒運転の根絶等、本市の交通情勢に即した事項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県民運動を推進するものとする。

また、交通安全県民運動の実施にあたっては、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。

（イ）自転車の安全利用の推進

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に努めるものとする。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。

夕暮れ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周知し、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・児童の自転車用ヘルメットについて、あらゆる機会を通じて保護者等に対し、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、着用の徹底を図るほか、他の年齢層の自転車利用者に対しても、ヘルメットの着用を促進する。

（ウ）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

平成26年10月現在における全国平均及び佐賀県の一般道のシートベルト着用率は次表のとおりであり、佐賀県は前席の着用率は全国平均を上回っているものの、後部座席は全国平均を大きく下回っている状況にある。

	運転席	助手席	後部座席
全　国	98.2%	93.9%	35.1%
佐賀県	98.6%	97.3%	23.1%

※　警察庁と一般社団法人日本自動車連盟の合同調査による。

このため、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、全ての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底とともに、その着用率の向上を推進する。

また、県、市、関係機関・団体等との協力の下、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。

（エ）チャイルドシートの正しい使用の徹底

平成27年6月現在における全国平均及び佐賀県のチャイルドシート使用率は次表のとおりであり、佐賀県は6歳未満、5歳児、1歳～4歳児の着用率はいずれも低い水準となっているが、1歳児未満の乳児のチャイルドシート使用率は全国に比べて高くなっている。

	6歳未満	5歳児	1歳～4歳児	1歳児未満
全　国	62.7%	38.1%	64.4%	85.2%
佐賀県	59.6%	29.6%	61.4%	95.0%

※　警察庁と一般社団法人日本自動車連盟の合同調査による。

上記のとおり、乳児以外のチャイルドシート使用率は未だ低い水準にあるため、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。

また、県、市、民間団体等が実施している各種支援制度の活用を通じて、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。

（オ）反射材用品等の普及促進

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行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。

（カ）飲酒運転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、関係機関・団体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ものとする。

（キ）効果的な広報の実施

交通の安全に関する広報にあたっては、市民一人ひとりの交通安全に対する関心と意識を高め、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ため、交通事故等の実態を踏まえて、日常生活に密着した内容の広報を行うものとする。

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等を行うことにより、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、飲酒運転の根絶、違法駐車の排除等を図るものとする。

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、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るものとする。

③ 民間団体の交通安全に関する広報活動を支援するため、交通の安全に関する情報提供を行うとともに、報道機関の理解と協力を求め、全市民的気運の

醸成に努めるものとする。

（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市民の意識を高めるため、高齢運転者標識（高齢者マーク）の積極的な普及に努めるものとする。

② 夕暮れ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、これら違反の防止に努めるものとする。

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支援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。

また、交通指導員、交通安全母の会、交通安全協会など関係団体がその主体的な活動及び相互間の連携を促進する。

エ　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、市民自らが交通安全に関する自らの意識改革を進めることが重要である。

このため、交通安全思想の普及徹底に当たっては、行政、警察署、関係機関・団体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・協働を進めるものとする。

このような観点から、安全で良好なコミュニティ形成を図るため、地域住民が主体的に行う交通安全点検や市民が参加できるような仕組みを創出するほか、その活動において、当該地域に根ざした具体的な目標を設定するなどの交通安全対策を推進する。

（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、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者運転者に対する教育等の充実を図る。

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。

【第 10 次計画における重点施策】

〇高齢運転者対策の充実

〇シートベルト、チャイルドシート及び乗車用ヘルメットの着用徹底

ア　運転者教育の充実

安全運転に必要な知識及び技能を身につけた上で安全運転を実践できる運転者を育成するため、安全意識を醸成する交通安全教育の充実を図り、交通事故を起こさない運転者の育成に努める。

（ア）高齢運転者対策の充実

①高齢者に対する教育の充実

高齢運転者を対象とした体験型交通安全講習会等により、高齢者特有の身体機能の低下等を自覚させるとともに、複雑過密化する交通状況に適応した知識、技能、マナー等を体得させる実践的な事故防止教育を実施する。

②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）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、各種講習・交通安全運動等のあらゆる機会を通じて、着用効果の啓発を積極的に行う。

（４）車両の安全性の確保

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、国、県、警察署等の関係機関及び自動車関係団体の協力の下に「不正改造車を排除する運動」を展開し、広報活動の推進等を強化することにより、不正改造防止について、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、駆動補助機付自転車（人の力を補うため原動機を用いるもの）及び普通自転車の型式認定制度を適切に活用する。また、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、ＴＳマーク付帯保険等の損害賠償責任保険への加入を促進する。

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協力に推進する。

（５）道路交通秩序の維持

交通ルール無視による交通事故防止を抑止するためには、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抑止に資する交通指導取締りの強化を要請していく。

さらに、暴走族対策を強力に推進するため、関係機関・団体が連携し、地域ぐるみでの暴走族追放気運の高揚に努め、暴走行為をさせない環境づくりを推進する。

【第 10 次計画における重点施策】

○交通事故抑止に資する指導取締りの推進

○暴走族対策の推進

ア　交通の指導取締りの強化等

（ア）一般道路における効果的な指導取締りの強化等

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。

①　交通事故抑止に資する指導取締りの推進

指導取締り体制を充実し、児童、高齢者、障がい者等の保護の観点に立った交通取締りを推進し、事故多発路線等における街頭指導活動を強化するとともに、無免許運転、飲酒運転、著しい速度超過、交差点関連違反等の悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点を置いた取締りの強化を要望していく。

② 自転車利用者に対する指導取締りの推進

自転車利用者による違反等に対しては、積極的に指導警告を行うとともに、信号無視、通行禁止違反、通行区分違反等の危険行為に対する指導取締りの推進について要望していく。

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、暴走族対策を推進する。

（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

家庭、学校、職場、地域等において、関係団体等との連携を図りながら、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、青少年育成団体等との連携により、青少年の健全育成の施策を推進する。

（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い集場所として利用されやすい施設の管理者に協力を求め、暴走族等をい集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推進する。

（ウ）暴走族に対する指導取締りの推進

集団暴走行為、爆音暴走行為その他悪質な交通違反に対しては、共同危険行為等の禁止違反を始めとする各種法令を適用して検挙及び補導を徹底し、併せて解散指導を積極的に行うなど、暴走族に対する指導取締りの推進を働きかける。

（エ）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、また、被害を最小限にとどめるため、救助・

救急体制の整備・拡充を推進する。

【第 10 次計画における重点施策】

○自動体外式除細動器の使用も含めた心肺蘇生等の応急手当の普及啓発活動の推進

○救急救命士の養成・配置等の促進

ア　救助・救急体制の整備

（ア）救助体制の整備・拡充

交通事故に起因する救助活動の増大及び事故の種類・内容の複雑多様化に対処するため消防機関の救助体制の整備・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、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。

イ　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搬送と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。

（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いるため、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、犯罪被害者等基本法等の下、交通事故被害者等のための施策を総合的かつ計画的に推進する。

自動車損害賠償保障法（昭和 30 年法律第 97 号）は、自動車の運行による交通事故について、加害者側の損害賠償責任を強化し、この損害賠償の履行を確保するため、原則としてすべての自動車に対して自動車損害賠償責任保険（共済）の契約の締結を義務付けることなどにより、自動車事故による被害者の保護、救済を図っており、今後も更なる被害者の保護の充実を図るよう措置する。

また、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。

【 第 10 次計画における重点施策 】

○　損害賠償請求の支援活動等の強化

○　交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進

ア　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、か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）車両の運行の防止を徹底する。

イ　損害賠償の請求についての援助等

（ア）交通事故相談活動の推進

交通事故相談所等を活用し、交通事故相談活動を推進する。

①　交通事故相談所等における円滑かつ適正な相談活動を推進するため、交通事故相談所等は、日弁連交通事故相談センター、交通事故紛争処理センターその他民間の犯罪被害者支援団体等の関係機関､団体等との連絡協調を図る。

②　交通事故被害者等の心情に配慮した相談業務の推進を図るとともに、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。

③　交通事故相談所等について、市のホームページ、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。

（イ）損害賠償請求の支援活動等の強化

市や警察においては、交通事故被害者に対する適正かつ迅速な救助の一助とするため、交通事故相談活動はもとより、救済制度や損害賠償請求の教示等支援についても積極的に推進する。

ウ　交通事故被害者支援の充実強化

（ア）自動車事故被害者等に対する支援措置

独立行政法人自動車事故対策機構における、交通遺児等に対する生活資金の貸付、重度の後遺障害のある人に対する介護料の支給等について情報提供を行い、援助活動の増進を図るものとする。

第２章　踏切道における交通の安全

１　踏切事故のない小城市を目指して

踏切事故は、長期的には減少傾向にあるが、引き続き踏切事故防止対策を推進することにより、踏切事故のない小城市を目指す。

２　踏切道における交通の安全についての目標

踏切道における交通の安全と円滑化を図るための諸施策を総合的かつ積極的に推進し、踏切事故の発生を極力防止する。

３　踏切道における交通の安全についての対策

＜視点＞

それぞれの踏切の状況等を勘案した効果的対策の推進

① 踏切道の構造の改良の促進
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

第１節　踏切事故のない小城市を目指して

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る。しかし、一方では、踏切事故は鉄道運転事故の約３割を占め、また、改良をすべき踏切道がなお残されている現状である。こうした現状を踏まえ、引き続き、踏切事故防止対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小城市を目指す。

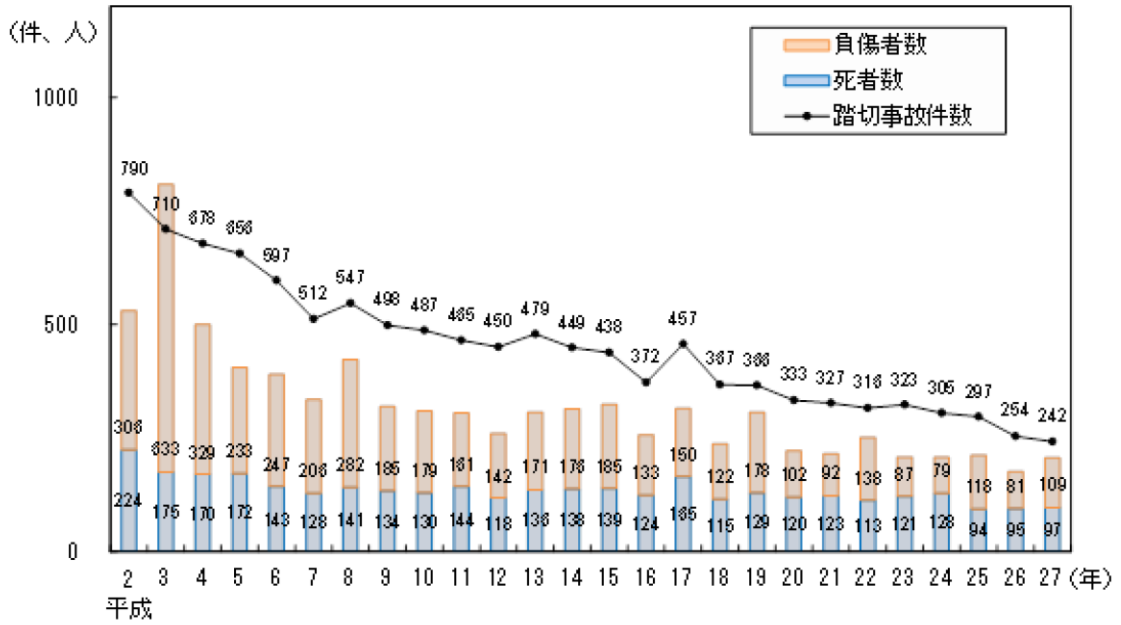
１　踏切事故の状況等

◎踏切事故の状況

踏切事故は、長期的には減少傾向にあり、平成 27 年の発生件数は 242 件、死傷者数は 206 人となっている。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、改良するべき踏切道がなお残されている現状にある。

踏切事故の件数と死傷者数の推移



注１　国土交通省の資料による

注２　死者は２４時間死者

２　交通安全計画における目標

◎　踏切事故の発生を極力防止

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下、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、踏切事故の発生を極力防止する。

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、一たび発生すると多数の死傷者を生ずるなど重大な事故をもたらすものであること、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、同時に渋滞の軽減による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等を勘案した効果的な対策の推進のために、地域との協議を行いながら進める。

２　講じようとする施策

【 第 10 次計画における重点施策 】

○　踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置

（１）踏切道の構造の改良の促進

歩行者の安全対策のため、歩道が狭隘な踏切等における構造の改良整備等を促進する。また、主要な道路との交差にかかわるもの等については、踏切道の除却を促進するとともに、道路の新設・改築及び鉄道の新線建設に当たっても、極力立体交差化を図る。

（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、広報活動等を通じ、踏切道を通行する自動車等の運転者や歩行者に対し、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の確保及び踏切事故の防止に努める。