



第 11 次

小城市交通安全計画

令和 4 年 3 月

小城市交通安全対策会議

まえがき

車社会化の急速な進展に対して、交通安全施設が不足していたことに加え、車両の安全性を確保するための技術が未発達であったことなどから、昭和 20 年代後半から 40 年代半ば頃まで道路交通事故の死傷者数が著しく増加した。このため、交通安全の確保は大きな社会問題となり、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、小城市においても交通安全計画を作成し、警察、市町、関係機関、団体と連携しての交通安全対策を強力に実施してきた。

こうした取組により、小城市の交通事故情勢は、交通死亡事故においては、平成元年の死者 16 人をピークに一桁台を推移し、第 10 次交通安全計画である平成 29 年度以降も一桁台となっている。また、佐賀県の交通事故情勢は、交通死亡事故においては、昭和 46 年の死者 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 11 年以降は確実に減少し、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、減少傾向で推移していった。

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、佐賀県においては、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、同計画のスローガンに掲げた「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。

こうした取組の結果、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 位と改善したほか、交通事故死者数は令和 2 年 33 人で、人口 10 万人あたり全国ワースト 5 位であった。

交通事故死者数、人身交通事故発生件数ともにピーク時と比べれば大幅に減少しているものの、人口 10 万人あたりでは、依然、全国ワースト 5 位以内であり、次期計画では、ワースト 5 からの脱却に向け取り組む必要がある。

交通事故の防止は、県、警察、市町、関係機関、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。

この第 11 次小城市交通安全計画は、これらの観点から、交通安全対策基本法第 26 条第 1 項の規定に基づき、令和 3 年度から令和 7 年度までの 5 年間の交通安全に関する施策の大綱を定めたものである。

目次

計画の基本理念	1
第1章 道路交通安全	3
第1節 道路交通事故のない小城市を目指して（基本的考え方）	4
1 道路交通事故のない小城市を目指して	4
2 歩行者の安全確保	4
3 地域の実情を踏まえた施策の推進	4
4 役割分担と連携強化	5
5 交通事故被害者等の参加・協働	5
第2節 道路交通安全についての目標	6
I 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	6
1 道路交通事故の見通し	7
II 第11次小城市交通安全計画における目標	7
第3節 道路交通安全についての対策	8
I 重視すべき視点	8
1 高齢者及び子供の安全確保	8
2 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上	9
3 生活道路及び幹線道路における安全確保	10
II 講じようとする施策	12
1 道路交通環境の整備	12
2 交通安全思想の普及徹底	13

計画の基本理念

【交通事故のない小城市を目指して】

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となっている。小城市においても、全国と同様に人口減少と高齢化が進行しており、こうした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、市民全ての願いである安全で安心して暮らすことができ、移動することができる社会を実現することが極めて重要である。

こうした中、今なお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、公共交通機関をはじめ、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いく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す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、改めて交通事故被害者等の存在に思いを致し、交通事故を起こさないという誓いの下、悲惨な交通事故の根絶に向けて、更なる一步を踏み出さなければならない。

【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。

【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。

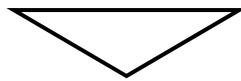
一方で、加齢による身体・認知機能の衰え等により、運転免許を返納する高齢者が増加する中、高齢者が自動車に頼らず安全に道路を利用し、自立的に日常生活を営むことができるようにすることも課題となっている。

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 道路交通安全の安全

1 道路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社会を目指す。



2 道路交通安全についての目標

- ① 24時間死者数を0人にする。
- ② 年間の交通事故件数及び死傷者数を減少させる。



3 道路交通安全についての対策

- 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と遵法意識の向上
- ③ 生活道路及び幹線道路における安全確保



- ① 道路交通環境の整備
- ② 交通安全思想の普及徹底

第1節 道路交通事故のない小城市を目指して（基本的考え方）

1 道路交通事故のない小城市を目指して

我々は、人命尊重の理念に基づき、究極的には、道路交通事故のない小城市を目指すべきである。

近年においては、高齢運転者による交通事故や高齢者が犠牲になる交通事故が後を絶たず、高齢化の進行への適切な対処が求められる一方で、少子化を踏まえ、子育てを応援する社会の実現が強く要請されているなど、時代のニーズに応える交通安全対策が一層必要とされている。

今後も、道路交通事故による死者数及び人身交通事故発生件数を限りなく削減することを目指し、究極的に道路交通事故のない小城市の実現に向けて、対策を推進する必要がある。

そのためには、まずは、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、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を実践することが不可欠である。

また、交通事故防止のための各種取組は、地域社会と密接な関係を有することから、地域の交通事情等を踏まえた上で、それぞれの地域における活動を強化していくことが重要である。

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

2 歩行者の安全確保

佐賀県内では、交通事故死者数に占める歩行者の割合が高いことから、人優先の交通安全思想の下、運転者に対する歩行者保護意識を強力に醸成するとともに、生活道路の安全対策及び歩道の整備等により、歩行者の安全確保を図ることが重要である。

3 地域の実情を踏まえた施策の推進

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

4 役割分担と連携強化

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、住民が、交通安全に関する各種活動に対して、その計画・実行・評価の各場面において様々な形で積極的に参加し、協働していくことが有効である。

5 交通事故被害者等の参加・協働

交通事故被害者等は、交通事故により家族を失い、傷害を負わされるなど交通事故の悲惨さを我が身をもって経験し、理解していることから、交通安全に関する各種活動への交通事故被害者等の参加や協働が重要である。

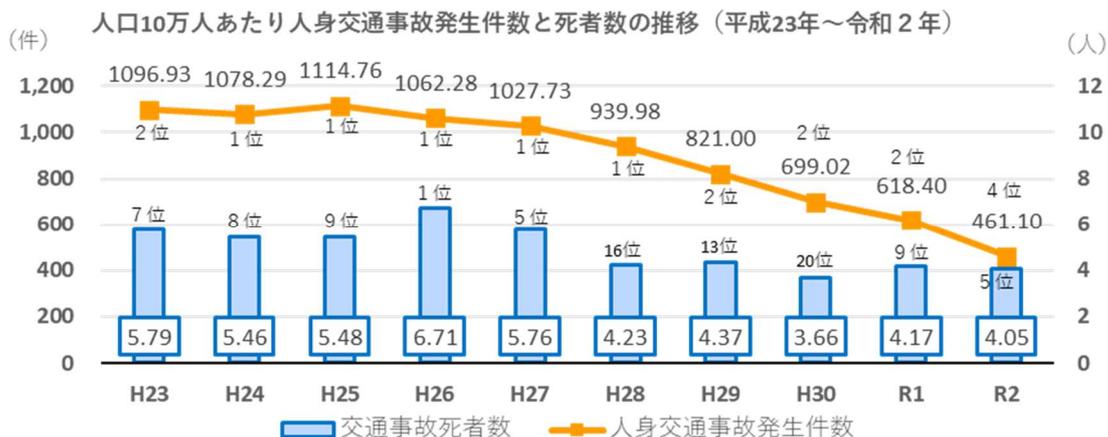
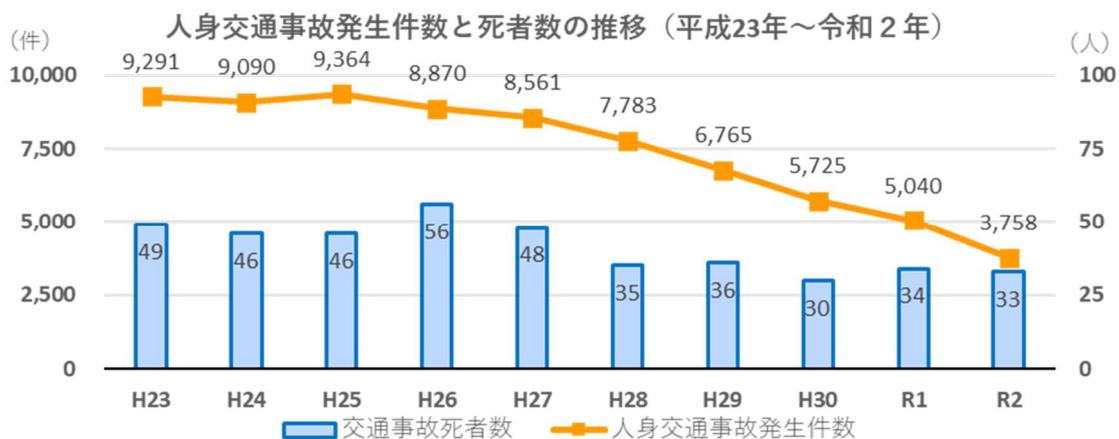
第2節 道路交通の安全についての目標

I 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

佐賀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。



1 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、佐賀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、今後こうした傾向が維持されていくものと見込まれる。

II 第 11 次小城市交通安全計画における目標

項 目	H27 実績	R2 実績	R7 最終目標
人口 1 万人当たりの人身交通事故発生件数	105.1 件	56.26 件	40.50 件
人口 1 万人当たりの交通事故死者数	0.68 人	0.23 人	0 人
(参考) 人身事故発生件数	482 件	244 件	—
(参考) 交通事故死傷者数	662 人	318 件	—

※ 第 2 次小城市総合計画 後期基本計画 施策 2-2 成果を示す主な指標

第3節 道路交通安全の安全についての対策

I 重視すべき視点

- ・ 高齢者及び子供の安全確保
- ・ 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上
- ・ 生活道路及び幹線道路における安全確保

1 高齢者及び子供の安全確保

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、及び、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の形成に努める。
- ・ 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。

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を国県等と連携して取り組んでいく。

交通事故死者年齢層別（平成28年～令和2年）



交通事故死者（高齢者のみ）状態別（平成28年～令和2年）



2 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上

佐賀県内の歩行中の死者数は、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。

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。

自転車の安全利用を促進するためには、車線や歩道の幅員の見直し等により、歩行者・自転車・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を確保する必要があるが、その確保を進めるに当たっては、自転車交通の在り方や多様なモード間の分担の在り方を含め、まちづくり等の観点にも配慮する必要がある。

加えて、駅前や繁華街の歩道上など交通の安全の支障となる放置自転車対策として、自転車駐車場の整備等にも留意する必要がある。

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ほか、街頭における指導啓発活動を積極的に推進するなど、自転車利用者をはじ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。

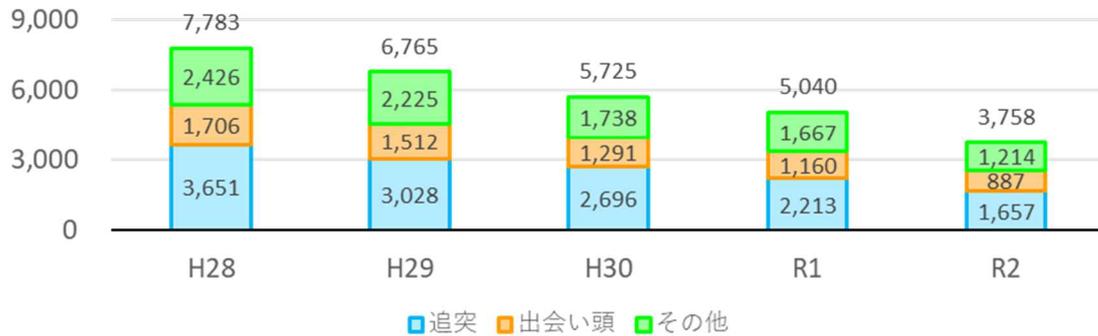
加えて、通勤や配達目的の自転車利用者による交通事故の防止についての指導啓発等の対策や駆動補助機付自転車・電動車椅子等多様なモビリティの普及に伴う事故の防止についての普及啓発等の対策が求められる。

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、佐賀県における人身交通事故全体の発生状況を類型別で見ると、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。

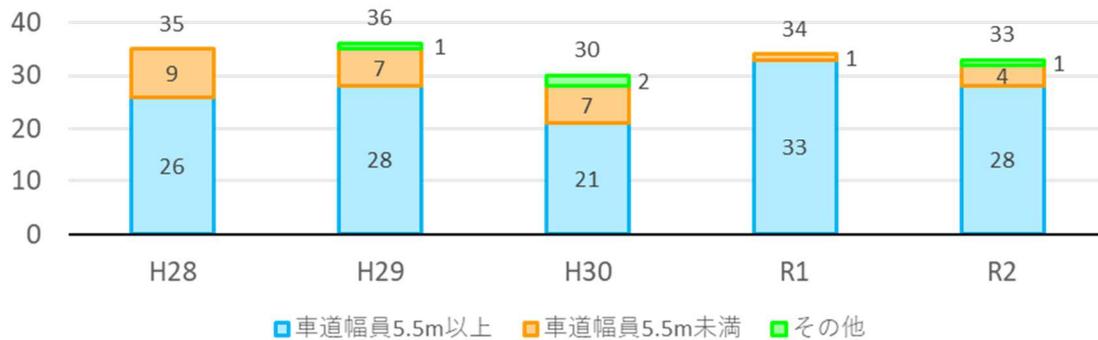
このような状況を踏まえ、運転者一人一人に、交通事故の防止を自らの課題として認識させ、交通ルールの遵守徹底と、他人に思いやりを持った正しい交通マナーで緊張感を持つての運転を意識付けることが重要である。

人身交通事故発生件数類型別（平成28年～令和2年）



なお、生活道路においては、高齢者・障がい者・子供を含む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、重大事故の未然防止を図らなければならない。また、生活道路における交通指導取締りへの協力、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防止対策等を警察等と連携して推進していく必要がある。生活道路における各種対策を実施していく上では、対策着手段階からの住民の関わりが重要であり、地域住民を交えた取組を通じて、地域の交通安全に対する関心を高めることに努める。

道路幅員別交通事故死者数（平成28年～令和2年）



II 講じようとする施策

- ・ 道路交通環境の整備
- ・ 交通安全思想の普及徹底

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と連携して、生活道路と幹線道路の両面で対策を推進し、一定の事故抑止効果が確認されているものの、県内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努める。

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、高齢者や障害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に努める。

(1) 生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の準備

歩行者の視点からの道路整備や交通安全対策の課題として、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等の整備に努めるなど、「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る。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の推進

地域の顕在化したニーズ等に基づき抽出した交通事故の多いエリアにおいて、県・市・地域住民等が連携し、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、子供や高齢者等が安心して通行できる道路空間の確保に努める。

県公安委員会においては、交通規制、交通管制及び交通指導取締りの融合に配慮した施策を推進する。生活道路については、歩行者・自転車利用者の安全な通行を

確保するため、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」の整備を推進するとともに、通行禁止等の交通規制を実施するほか、高輝度標識等の見やすく分かりやすい道路標識・道路標示の整備や信号灯器の LED 化、路側帯の設置・拡幅、ゾーン規制の活用等の安全対策や、外周幹線道路を中心として、信号機の改良、光ビーコン・交通情報板等によるリアルタイムの交通情報提供等の交通円滑化対策を実施する。

1 通学路等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、「小城市通学路安全プログラム」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行うとともに、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。

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繋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。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。

【取組内容】

- (1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進
- (2) 交通安全に関する普及啓発活動の推進
- (3) 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進
- (4) 地域における交通安全活動への参加・協働の推進

(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、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。

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、安全

な歩行の仕方、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、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、安全な歩行の仕方、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、自転車事故における加害者の責任、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・自転車の危険な行動を理解させるとともに、安全な交通行動を実践することができるよう、警察と連携して取り組む。

(2) 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・団体をはじめ、県及び市町の交通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。

「佐賀のよかろうもん運転」の根絶、人口10万人当たりの人身交通事故ワーストレベル脱却に向け、県内の人身交通事故発生の大きな要因となっている「佐賀のよかろうもん運転（合図不履行、信号無視、車間距離不保持、スマホ使用）」を根絶するため、関係機関・団体と連携しながら、交通マナーキャッチフレーズ「やめよう！佐賀のよかろうもん運転」を旗印とした広報啓発や交通安全教育などを推進する。

イ 自転車の安全利用の推進

自転車に関係する交通事故の防止のため、自転車利用者一人一人が交通事故の防止を自らの課題として認識し、自転車で道路を通行する場合には、車両としてのルールを遵守するとともに、歩行者への思いやり等正しい交通マナーで利用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交通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。

自転車は、配達や通勤・通学をはじめ、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、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。

加えて、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、交通事故の防止を自らの課題として認識してもらい、安全な利用に向けた意識の啓発を図るとともに、関係事業者の協力を得つつ、自転車の点検整備や加害者になった場合への備えとして、損害賠償責任保険等への加入促進等の対策を推進する。

ウ 効果的な広報の実施

交通安全に関する広報については、市報、HP、デジタルサイネージ等を活用し、日常生活に密着した内容の広報等、実効の挙がる広報に努める。

- ・ 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た集中的なキャンペーン等に協力し、子供と高齢者の交通事故防止、後部座席を含めた全ての座席のシートベルト着用とチャイルドシートの正しい使用の徹底、妨害運転や飲酒運転等の悪質・危険な運転の根絶、違法駐車等の排除等を図る。

また、運転中のスマートフォンの操作等の危険性について周知を図る。

- ・ 交通安全に果たす家庭の役割は極めて大きいことから、市報等を活用し、家庭に浸透する広報の充実を努め、子供・高齢者等を交通事故から守るとともに、妨害運転や飲酒運転等の悪質・危険な運転を根絶する気運の高揚を図る。
- ・ 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、県全体での気運の盛り上がりを図る。

(3) 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支援する。

地域の状況に応じた交通安全教育の指導者の育成と、交通ボランティア等の高齢化が進行する中、交通安全の取組を、着実に次世代につないでいくよう幅広い年代の参画に努める。

(4) 地域における交通安全活動への参加・協働の推進

交通安全は、地域住民等の安全意識により支えられることから、地域住民に留まらず、当該地域を訪れ、関わりを有する通勤・通学者等も含め、交通社会の一員であるという当事者意識を持つよう意識改革を促すことが重要である。

このため、交通安全思想の普及徹底に当たっては、行政、民間団体、企業等と住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、住民の参加・協働を積極的に推進する。