

第11次武雄市交通安全計画

交通事故のない武雄市を目指して

令和4年2月

武雄市交通安全対策会議

ま え が き

車社会の急速な進展により、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とから、我が国における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、国や県などでは、10 次にわたる交通安全基本計画を作成し、国、地方公共団体、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結果、全国的には、昭和 45 年に 1 万 6,765 人が交通事故で死亡し「交通戦争」と呼ばれた時期に比較すると、令和 2 年中の死者数は 2,839 人と 2 割以下にまで減少するに至った。

佐賀県においては、死者数の最高を記録した昭和 46 年（180 人）を頂点に増減を繰り返し、平成 11 年（116 人）以降は減少し続け、第 10 次計画期間の最終年である令和 2 年は 33 人と前年より減少し、第 10 次交通安全計画の「年間死者数 34 人以下」とする目標を達成した。

一方、武雄市においては、平成 30 年 1 人、令和元年 3 人、令和 2 年 1 人と、第 10 次武雄市交通安全計画の目標値である「年間の 24 時間交通事故死者数 0 人以下とする」という目標を達成できない結果となった。

また、佐賀県では、人口 10 万人当たりの人身交通事故発生件数が平成 24 年以降連続して全国ワースト 1 であるなど極めて厳しい状況が続いたことから、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始動し、県内の各機関が一体となって交通事故抑制に取り組んだ結果、平成 29 年にはワースト 1 脱却の実現につながり、令和 2 年中の人身交通事故発生件数は人口 10 万人あたりで全国ワースト 4 位、交通死亡事故は人口 10 万人あたりで全国ワースト 5 位となった。

鉄道の分野においても、ひと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ことから、交通事故発生を抑止するための不断の取組が重要である。

交通事故の防止は、県や関係行政機関・団体だけでなく、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。

交通安全計画は、このような観点から、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る。

目 次

計画の基本的な考え方	1
第11次武雄市交通安全計画【概要】	2
第1章 道路交通の安全	4
第1節 道路交通事故のない武雄市を目指して(基本的な考え方)	4
1 道路交通事故のない武雄市を目指して	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	4
5 交通事故被害者等の参加・協働	5
第2節 道路交通の安全についての目標	5
I 道路交通事故の現状と今後の見通し	5
1 道路交通事故の現状	5
2 道路交通事故の見通し	6
II 第11次武雄市交通安全計画における目標	7
第3節 道路交通の安全についての対策	7
I 重視すべき視点	7
1 高齢者及び子どもの安全確保	7
2 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上	8
3 生活道路及び幹線道路における安全確保	8
4 先端技術の活用推進	9
5 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進	9
6 地域が一体となった交通安全対策の推進	10
II 講じようとする施策	10
1 道路交通環境の整備	10
2 交通安全思想の普及徹底	18
3 安全運転の確保	28
4 車両の安全性の確保	30
5 交通秩序の維持	30
6 救助・救急活動の充実	31
7 被害者支援の充実と推進	33
第2章 踏切道における交通の安全	35
第1節 踏切事故のない武雄市を目指して	35
I 踏切事故の状況等	35
1 踏切事故の状況	35

2	近年の踏切事故の特徴	35
II	第11次武雄市交通安全計画における目標	35
第2節	踏切道における交通の安全についての対策	36
I	今後の踏切道における交通安全対策を考える視点	36
II	講じようとする施策	36
1	踏切道の交通安全思想の普及	36
2	立体横断施設の整備の促進	36
3	交通規制の実施	36
4	その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置	36

計画の基本的な考え方

【交通事故のない武雄市を目指して】

我が国は、長期の人口減少過程に入り、世界で最も高い高齢化率となっており、武雄市でも全国と同様にその傾向は顕著となってきている。このような時代変化を乗り越え、真に豊かで活力のある武雄市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せる武雄市」を実現することが極めて重要である。

この状況の中、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から、交通安全の確保は、安全で安心な武雄市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」を実現すべきである。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、交通事故被害者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、行動しなければならない。

【人優先の交通安全思想】

道路交通においては、弱い立場の歩行者等の安全を、また、すべての交通について、高齢者、障がい者、子ども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り、また、思いがけず交通事故被害者となった方に対して、それぞれ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。

【高齢化が進行しても安全に移動できる社会の構築】

人身交通事故の総量は減少傾向ではあるが、人口減少と高齢化が進む中、高齢者が関係する交通事故の割合は各年齢層と比較して高い状況であり、高齢者の交通事故防止対策は喫緊の課題である。

一方、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、自立的に日常の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おり、こうした課題に対し、高齢者が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過ごすことができる社会、さらに、年齢や障がいの有無に関係なく安全で安心な社会を構築することを目指すものである。

第1次武雄市交通安全計画【概要】

第1章 道路交通の安全

基本的な考え方

⇒

- 道路交通事故のない武雄市を目指して
- 人優先の交通安全思想
- 高齢化が進行しても安全に移動できる社会の構築

目 標

⇒

- 令和7年までに24時間死者数を0人にする
- 令和7年までに人身交通事故発生件数を220件以下にする

対策を考える 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
- 4 先端技術の活用推進
- 5 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進
- 6 地域が一体となった交通安全対策の推進

講じようとする施策

1 道路交通環境の整備

- ・ 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
- ・ 幹線道路における交通安全対策の推進
- ・ 交通安全施設等の整備事業の推進
- ・ 効果的な交通規制の推進
- ・ 高齢者等の移動手段の確保・充実
- ・ 歩行空間のユニバーサルデザイン化
- ・ 自転車利用環境の総合的整備
- ・ 災害に備えた道路交通環境の整備
- ・ 総合的な駐車対策の推進
- ・ 道路交通情報の充実
- ・ 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

2 交通安全思想の普及徹底

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

実 施 機 関

佐賀国道事務所武雄維持出張所

佐賀県杵藤土木事務所

警察署

社会福祉協議会

まちづくり協議会

武雄市

企画政策課、防災・減災課、

建設課、学校教育課、都市計画課

警察署、交通安全協会、安全運転管

理者協議会、まちづくり協議会、自

治会、公民館連合会、老人クラブ連

合会、地域婦人連絡協議会、保育園・

幼稚園・認定こども園、武雄市小中

校長会、青少年育成市民会議、PTA 協

議会、交通安全指導員会

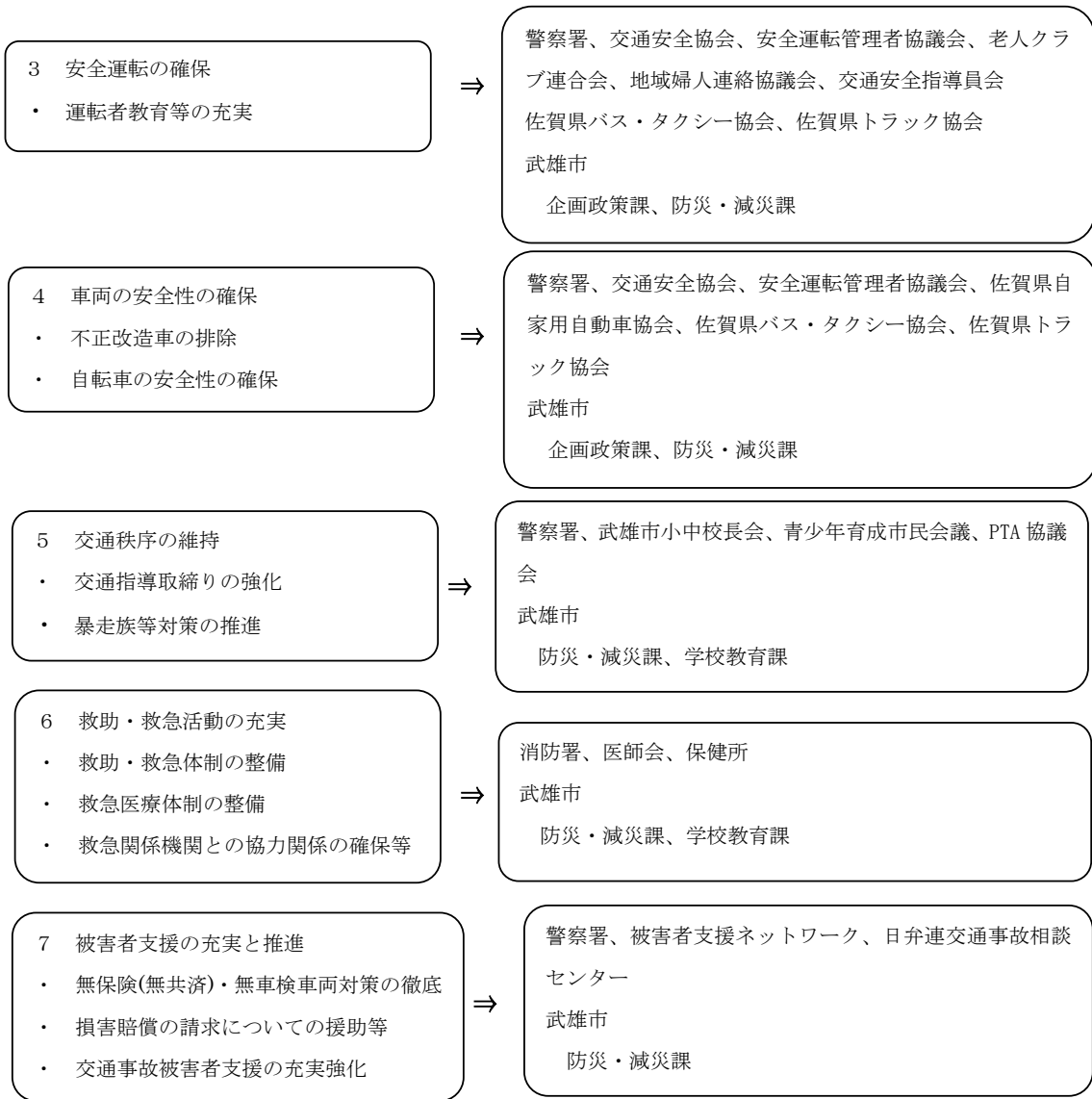
武雄市

企画政策課、市民協働課、建設課、

防災・減災課、学校教育課、生涯

学習課、こども未来課、福祉課、

健康課



第2章 踏切道における交通の安全

目 標



○ 令和7年までの期間中、踏切事故0件を目指す

講じようとする施策

実 施 機 関

踏切道における交通の安全についての対策

- ・ 踏切道の交通安全思想の普及
- ・ 立体横断施設の整備の促進
- ・ 交通規制の実施
- ・ その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置



警察署、JR九州武雄温泉駅、佐賀国道事務所武雄維持出張所、佐賀県杵藤土木事務所
武雄市
防災・減災課、建設課

第1章 道路交通の安全

第1節 道路交通事故のない武雄市を目指して(基本的な考え方)

1 道路交通事故のない武雄市を目指して

武雄市民全てが、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武雄市を目指すべきである。

近年では、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る。

今後も、道路交通事故による死者数及び人身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武雄市の実現に向けて、市を挙げての対策を積極的に推進する必要がある。

そのために、まずは、市民一人ひとり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、交通ルールの厳守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、行政、学校、家庭、職場、団体、企業等が役割分担するとともに、それぞれの地域における活動を強化し、さらに、地域の安全性を総合的に高めていくために、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。

2 歩行者の安全確保

武雄市では、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もと、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、様々な施策があるが、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み合わせを、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。

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合わ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、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

県内の交通事故による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年連続で達成している。

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。

武雄市においては、「人身交通事故発生件数を365件以下にする」という目標については、平成30年319件、令和元年281件、令和2年222件と3年連続で達成したものの、「年間の24時間交通事故死者数0人にする」という目標については、平成30年1人、令和元年3人、令和2年1人と、目標を達成できなかった。

武雄市における、近年の交通事故の発生状況をみると、

- ① 65歳以上の高齢者が関係した事故が全体の約3割を占める
- ② 事故類型別では、追突事故が全体の5割弱を占める
- ③ 路線別では、国道34号での事故が全体の3割弱を占める

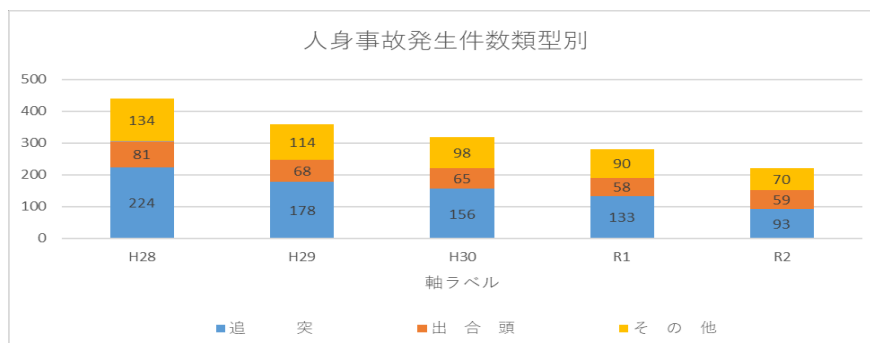
などが挙げられる。

武雄市の交通事故の推移（第10次計画期間中）

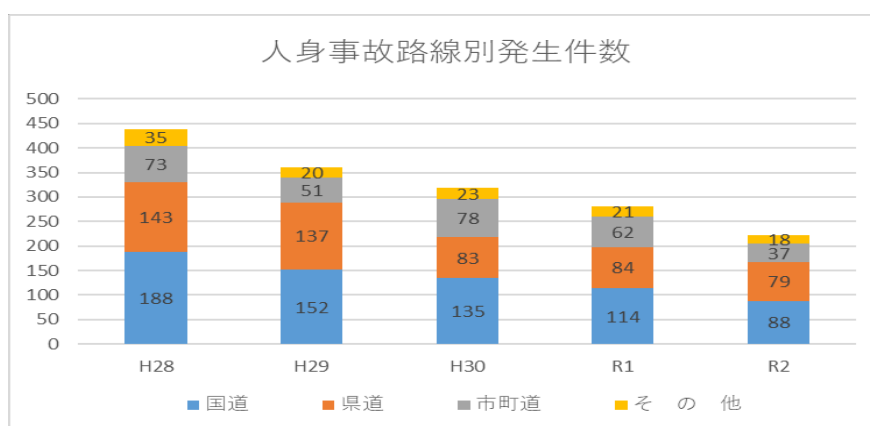
（）は高齢者

年 別 区 分	H28	H29	H30	R1	R2	平均
人身事故発生件数(件)	439(158)	360(126)	319(124)	281(113)	222(88)	324.2(122)
死 者 数(人)	1(1)	1(1)	1(0)	3(2)	1(1)	1.4(1)
高齢者の事故概要1	人×四輪	四輪単独		人×四輪	四輪×四輪	
高齢者の事故概要2	横断歩道 歩行中	運転中		横断歩道 歩行中	運転中	
傷 者 数(人)	571(102)	490(81)	428(69)	386(67)	326(48)	440.2(73.4)
物 損 事 故 数(件)	1127	1251	1278	1256	1023	1187
総 交 通 事 故 数(件)	1566	1611	1597	1537	1245	1511.2

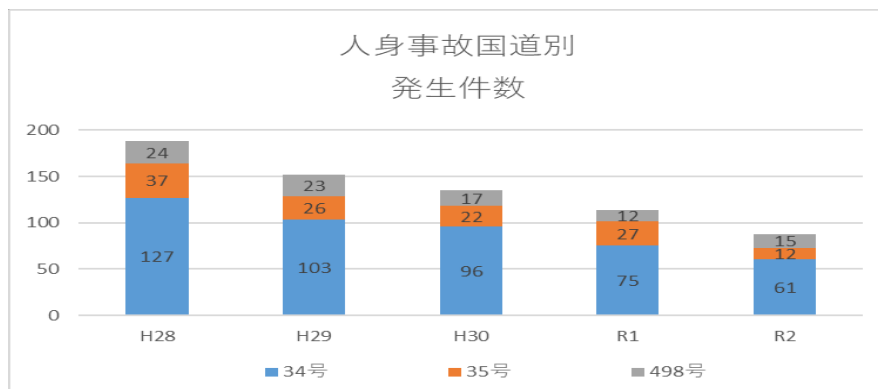
武雄市の人身交通事故（原因別）



武雄市の人身交通事故（路線別）



武雄市の人身交通事故（国道別）



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、今後複雑な変化が見込まれ、特に新型コロナウイルス感染症の直接・間接の影響により、様々な課題や制約が生じ、住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、近年における県内及び武雄市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等により、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。

II 第11次武雄市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0人にする 것을目指す。

② 令和7年までに人身交通事故発生件数を220件以下にする 것을目指す。

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、佐賀県においては、「令和7年までに24時間死者数を25人以下にする 것을目指す」「令和7年までに人身交通事故発生件数2,500件以下をを目指す」としているところである。

武雄市においては、県の目標数値の設定に基づき、本計画期間である「令和7年までに、年間の24時間死者数を0人（第10次武雄市交通安全計画期間中の令和2年の死者数1人を下回る数）とする 것을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「令和7年までに、人身交通事故発生件数を220件以下にする 것을目指す」ものとする。

そのため、市及び関係行政機関、警察は協働して、市民の理解と協力の下、第3節に掲げた諸施策を総合的かつ強力に推進する。

第3節 道路交通の安全についての対策

I 重視すべき視点

- | |
|--|
| <ol style="list-style-type: none">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4 先端技術の活用推進5 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進6 地域が一体となった交通安全対策の推進 |
|--|

1 高齢者及び子どもの安全確保

近年の武雄市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非常に高く、事故の状態別では、歩行中が最も多く、次いで四輪車運転中となっている。

このような傾向を踏まえ、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

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などが重要と考えられる。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。

・ 高齢者が運転する場合

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等について、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。

次に、次代を担う子どもの安全を確保する観点から、未就学児童を中心に、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、高齢者や子どもに対しては、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。

2 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上

歩行中の死者数は、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、高齢者や子ども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、人優先の考えのもと、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、通学路、生活道路等において、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推進するなど、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、歩行者に対しては、横断歩道を渡ること、信号機のある所ではその信号に従うという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はじめ、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、すべての年齢層へのヘルメット着用の推進、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、自転車通行の在り方やまちづくり等の観点にも配慮する必要がある。

加えて、駅前等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、自転車駐輪場の整備等にも留意する必要がある。

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。

さらに、自転車利用の気運が高まる中、通勤・通学等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、佐賀県内及び武雄市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、追突事故が多く、その原因は、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。

この状況を踏まえ、運転者一人ひとりに、交通事故の防止を自らの課題として認識してもらい、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。

なお、生活道路においては、高齢者・障がい者・子ども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、引き続き、自動車の速度抑制のための道路交通環境整備を進めるほか、可動式速度違反自動取締装置を活用した生活道路における交通指導取締りの実施、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一貫した住民の関わりが重要であり、市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で、「生活道路は人が優先」という意識が市民に深く浸透することを目指す。

加えて、武雄市における路線別の人身交通事故発生件数を見ると、いわゆる国道・県道等の幹線道路での発生が多い状況であり、引き続き、事故データや市民からの要望等により、集中的に対策を講じるべき事故発生の危険性が高い特定の区間を明確化し、市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・実施して、対策完了後の効果を評価し、評価結果を次の新たな対策の検討に反映する等継続的取組を実施するなど、交通安全対策の一層の向上を図る必要がある。

4 先端技術の活用推進

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、車車間通信、レベル3以上の自動運転の実用化や自動運転車へのインフラからの支援など、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必要がある。

5 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、一層の減少に繋げるためにも、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に実施していく必要があり、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。

6 地域が一体となった交通安全対策の推進

各地域において、地域社会のニーズと交通情勢の変化を踏まえつつ、行政、警察、関係団体、市民等の協働により、地域に根ざして、交通事故防止上の課題の解決に取り組むことが重要であり、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、各種メディア等を通じた交通事故情報の提供に努めるなど、これまで以上に市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で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。

II 講じようとする施策

- 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 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

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、少子高齢化が進む中で、子どもを事故から守り、高齢者や障がい者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。

加えて、幹線道路における人身交通事故の発生が依然として多いことから、引き続き、幹線道路対策についても推進する。

(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ず、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、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する必要がある。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、車両速度の抑制や、自動車・自転車・歩行者等の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、警察、道路管理者、市民等が連携し、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。

警察においては、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、「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。また、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」(平成18年法律第91号)にいう生活関連経路を構成する道路を中心として、音響により信号標示の状況を知らせる音響式信号機、視覚障がい者や高齢者等の安全な交差点の横断を支援する歩行者等支援情報通信システム、信号表示面に青時間までの待ち時間及び青時間の残り時間を表示する経過時間表示機能付き歩行者用灯器、歩行者等と自動車が通行する時間を分離して交通事故を防止する歩車分離式信号機等の整備を推進する。さらに、道路幅員が狭くガードレール等もない生活道路でも活用できる可搬式速度違反自動取締装置による効果的な交通指導取締りを推進する。

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を整備するとともに、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を実施する。

イ 通学路等における交通安全の確保

通学路や子ども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、点検の結果を踏まえ、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、交差点部の防護柵等の設置、自転車道・自転車専用通行帯等自転車の通行位置を示した道路の整備、押ボタン式信号機・歩行者用専用灯器等の整備、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資する歩行空間等の整備

(ア) 高齢者や障がい者等を含め、すべ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、平坦性が確保された幅の広い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、音響式信号機や歩車分離式信号機等のバリアフリー対応型信号機、エスコートゾーン、昇降装置付立体横断施設、歩行者用休憩施設、自転車駐輪場の整備を進めるほか、障がい者等の通行の安全と円滑を図り、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等を推進する。

また、駅等の交通結節点において、エレベーター等の設置、スロープ化や建築物との直結化が図られた立体横断施設、交通広場等の整備を推進し、市民や観光客等が歩きたくなるような安全で快適な歩行空間を積極的に確保する。

特に、バリアフリー法に基づく重点整備地区に定められた駅の周辺地区等においては、公共交通機関等のバリアフリー化と連携しつつ、誰もが歩きやすい幅の広い歩道、道路横断時の安全を確保する機能を付加したバリアフリー対応型信号機等の整備を連続的・面的に整備しネットワーク化を図る。

さらに、視覚障がい者誘導用ブロック、歩行者用等の案内標識等により、公共施設等の位置や施設までの経路等の明瞭化を推進する。

(イ) 横断歩道、バス停留所付近の悪質性・危険性・迷惑性の高い違法駐車に対する交通指導取締りを強化するとともに、高齢者・障がい者等の円滑な移動を阻害する要因となっている歩道や視覚障がい者誘導用ブロック上等の自動二輪車等の違法駐車についても、交通指導取締りを推進する。

(2) 幹線道路における交通安全対策の推進

幹線道路における交通安全については、事故危険箇所を含め交通事故多発区間や、地域の交通安全の実績を踏まえた区間を優先的に選定し、潜在的危険箇所の対策などきめ細かく効率的な事故対策を推進する。

ア 事故危険箇所等における対策の推進

武雄市内の幹線道路である国道34号は、他の国道等に比して人身事故の発生割合が大きいことから、これまで実施してきた「武雄市国道34号交通事故ゼロ作戦」等により、交通事故防止のための広報啓発活動を今後もより強化し推進する。

また、事故危険箇所においては、信号機の新設・改良、歩車分離式信号機の運用、道路標識の高輝度化、歩道等の整備、隅切り等交差点の改良、バス路線等における停車帯の設置及び防護柵、道路照明の設置カラー舗装等の対策を推進する。

イ 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。

ウ 適切に機能分担された道路網の整備

- (ア) 幹線道路から生活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) 通過交通の排除と交通の効果的な分散により、円滑で安全な道路交通環境を確保するため、バイパス等の整備を推進する。
- (ウ) 幹線道路に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、歩行者専用道路等の系統的な整備を行うとともに、交通規制及び交通管制との連携を強化し、ハンプ・狭さく等による車両速度及び通過交通の抑制等の整備を実施する。

エ 道路の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、歩道等を設置するための既存道路の拡幅、幹線道路の整備と併せた生活エリア内への通過車両の抑制対策、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、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) 商業地域等における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、自転車専用通行帯の整備を推進する。

オ 交通安全施設等の高度化

- (ア) 交通実態に応じて、複数の信号機を面的・線的に連動させる集中制御化・プログラム多段系統化等の高度化を推進するとともに、視認性の向上に資する信号灯器のLED化を推進する。
- (イ) 道路の構造、交通の状況等に応じた交通の安全を確保するために、道路標識の高輝度化等、高機能舗装、高視認性区画線の整備等を推進するほか、交通事故発生地点を容易に把握し、速やかな事故処理及び的確な事故調査

が行えるようにするとともに、自動車の位置や目的地までの距離を容易に確認できるようにするためのキロポストの整備を推進する。

(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、重点的、効果的かつ効率的に交通安全施設等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下、「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、歩道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 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、事故危険箇所等の事故の発生割合の大きい区間において重点的な交通事故対策を実施する。この際、事故データの客観的な分析による事故原因の検証に基づき、信号機の改良、交差点改良等の対策を実施する。

ウ 交通円滑化対策の推進

交通安全に資するため、信号機の改良、交差点の立体化、危険な踏切の改良等を推進するほか、駐車対策を実施することにより、交通容量の拡大を図り、交通の円滑化を推進するとともに、自動車からの二酸化炭素排出の抑止を推進する。

エ 道路交通環境整備への住民参加の促進

市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するとともに、「標識ボックス」「信号機ボックス」等を活用して、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。

(4) 効果的な交通規制の推進

地域の交通実態等を踏まえ、交通規制や交通管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、規制速度の引き上げ、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、市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。

(5) 高齢者等の移動手段の確保・充実

令和2年6月公布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)等の一部改正法により、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、地域の輸送資源の総動員による持続可能な移動手段の確保・充実を図る取組を推進する。

(6) 歩行空間のユニバーサルデザイン化

高齢者や障がい者等を含めて、全ての人が安全に安心して参加活動できる社会を実現するため、駅、公共施設、福祉施設、病院等を結ぶ道路において、幅の広い歩道の整備や歩道の段差・傾斜・勾配の改善、無電柱化、視覚障がい者等誘導用ブロックの整備等による歩行空間の連続的・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、バリアフリー化をはじめとする安全・安心な歩行空間を整備する。

(7) 自転車利用環境の総合的整備

ア 安全で快適な自転車利用環境の整備

クリーンかつエネルギー効率の高い持続可能な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、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を創出する必要がある。このことから、佐賀県版自転車活用推進計画(令和2年12月策定)に基づく自転車ネットワーク計画や、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等により、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、自転車通行の安全性を向上させるため、自転車道や自転車専用通行帯の設置区間、自転車と自動車を混在させる区間では、周辺の交通実態等を踏まえ、必要に応じて、駐車禁止又は駐停車禁止の規制を実施する。あわせて、自転車専用通行帯をふさぐなど悪質性・危険性・迷惑性の高い違法駐車については、交通指導取締りを積極的に実施する。

イ 自転車等の駐車対策の推進

自転車等の駐車対策について、駐車需要の多い地域及び今後駐車需要が著しく多くなることが予想される地域を中心に、利用のされ方に応じた路外・路上の自転車駐車場等の整備を促進する。

駅周辺等における放置自転車等の問題の解決を図るため、県、市、道路管理者、警察、鉄道事業者等が適切な協力関係を保持し、自転車等の整理・撤去等の推進を図る。

(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、豪雪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。

豪雨、豪雪時等においても、安全で安心な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。

また、地震等の災害発生時に避難場所となるなど、防災機能を有する「道の駅」を地域の防災拠点として位置付け、その強化を図る。

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うえで、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、交通量等が一定の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導入・活用を図る。

ウ 災害発生時における情報提供の充実

災害発生時に、道路の被害状況や道路交通状況を迅速かつ的確に収集・分析し、復旧や緊急交通路、緊急輸送道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、雨量計、交通監視カメラ、車両感知器、交通情報板、道路交通情報提供装置、道路管理情報システム等の整備を国・県に対し要望するとともに、インターネット等様々な方法を活用して提供する。

(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。

ア きめ細かな駐車規制の推進

市民等の意見要望等を十分に踏まえ、駐車規制の点検・見直しを実施し、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 違法駐車対策の推進

(ア) 悪質性・危険性・迷惑性の高い違反に重点を指向して、地域の実態に応じた交通指導取締りを推進する。

(イ) 運転者の責任を追及できない放置車両について、当該車両の使用者に対する放置違反金納付命令等の積極的な活用を図り、使用者責任を追及し、また、交通事故の原因となった違反や常習的な違反等悪質な駐車違反については、運転者の責任追及を徹底する。

ウ 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、次の施策により駐車場の整備と有効利用を推進する。

(ア) 地域の駐車需要を踏まえた民間駐車場の整備を推進するとともに、都市機能の維持・増進を図るべき地域、重点的に駐車場の整備を図るべき地域において、公共駐車場の整備を積極的に推進する。

(イ) 既存駐車場の有効利用を図るため、駐車場案内システム化を推進する。

エ 違法駐車を排除しようとする気運の醸成・高揚

違法駐車の排除及び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、地域交通安全活動推進委員の積極的な活用等により、住民の理解と協力を得ながら違法駐車を排除しようとする気運の醸成・高揚を図る。

オ ハード・ソフト一体となった駐車対策の推進

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、地域の駐車管理構想を見直し、自治会、地元商店街等地域の意見・要望を十分に踏まえた駐車規制の点検・改善、道路利用者や関係事業者等による自主的な取組の促進、道路管理者等に対する路外駐車場や路上荷捌きスペース整備の働き掛け、警察による違法駐車の取締り、積極的な広報・啓発活動等ハード・ソフト一体となった総合的な駐車対策を推進する。

(10) 道路交通情報の充実

安全で円滑な道路交通を確保するためには、運転者に対して正確できめ細かな道路交通情報を分かりやすく提供することが重要であり、高度化・多様化する道路交通情報に対する市民のニーズに対応し、適宜・適切な情報を提供するため、ICT等を活用して、道路交通情報の充実を図る必要がある。

ア 情報収集・提供体制の充実

多様化する道路利用者のニーズに応じて道路利用者に対し必要な道路交通情報を提供することにより、安全かつ円滑な道路交通を確保するため、交通監視カメラ、車両感知器の整備による情報収集と、交通情報板・道路情報提供装置等の整備や国道事務所ホームページ・SNSによる情報提供体制の充実を図るとともに、交通管制エリアの拡大等の交通管制システムの充実・高度化を国・県に要望する。

イ 分かりやすい道路交通環境の確保

時間別・車種別等の交通規制の実効を図るための視認性・耐久性に優れた大型固定標識の整備並びに利用者のニーズに即した系統的でわかりやすい案内標識の整備を推進する。

また、主要な幹線道路の交差点及び交差点付近において、ルート番号等を用いた案内標識の設置の推進、案内標識の英語表記改善の推進や英語併記が可能な規制標識の整備の推進等により、国際化の進展への対応に努める。

(11) 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

(7) 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、許可条件の遵守、占有物件等の維持管理の適正について指導する。

(イ) 不法占有物件の排除等

道路交通に支障を与える不法占有物件等については、実態把握の都度、その排除を行い是正を実施する。

さらに、道路上から不法占有物件等を撤去するためには、沿道住民をはじめ道路利用者の自覚に待つところが大きいことから、「道路ふれあい月間」等を中心に啓発を図り、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

道路の掘り返しを伴う占有工事については、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、共同溝等整備を推進する。

イ 休憩施設等の整備の推進

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、「道の駅」等の休憩施設の整備を積極的に推進する。

ウ 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、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。

エ 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、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。また、危険物を積載する車両のトンネル等の通行の禁止又は制限及び道路との関係において必要とされる車両の寸法、重量等の最高限度を超える車両の通行禁止又は制限に対する違反を防止するため、指導取締りの推進を図る。

オ 地域に応じた安全の確保

冬期の安全な道路交通を確保するため、冬期積雪・凍結路面对策として集中的なチェーン規制、凍結防止剤散布の実施を進める。

さらに、安全な道路交通の確保に資するため、気象、路面状況等を収集し、道路利用者に提供する道路情報提供装置等の整備を推進する。

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、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た生涯にわたる学習を促進し、市民一人ひとり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もと、子ども、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が重要である。

特に、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、そのうえで高齢者を保護し、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、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等、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、教材の充実を図りホームページに掲載するなどにより、インターネットを通じて地域や学校等において行われる交通安全教育の場における活用を促進し、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。

特に、若年層に対しては、交通安全に関する効果的な情報提供により交通安全意識の向上を図るとともに、自らも主体的に交通安全の啓発活動等に取り組むことができる環境の整備に努める。

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、地域が一体となった活動が推進されるよう促す。特に交通安全教育・普及啓発活動に当たる市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自主的な活動を促進する。

また、地域が一体となった交通安全教育・普及啓発活動を効果的に推進するため、地域や家庭において、子ども、父母、祖父母等の各世代が交通安全について話し合い、注意を呼び掛けるなど世代間交流の促進に努める。

さらに、交通安全教育・普及啓発活動後、その効果を検証・評価し、より一層効

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意識が深まるよう努める。

あわせて、定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、世界一安全な交通社会を目指す我が国の交通ルールを的確に伝えるよう努める。

(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、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。

児童館等においては、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、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、保護者を対象とした交通安全講習会等の開催を促進する。

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。

このため、自転車の安全な利用等も含め、安全な通学のための教育教材等を作成・配布するとともに、交通安全教室を一層推進するほか、教員等を対象とした心肺蘇生法の実技講習会等を実施する。

関係機関等は、小学校において行われる交通安全教育の支援を行うとともに、

児童に対する補完的な交通安全教育の推進を図る。また、児童の保護者が日常生活の中で模範的な行動をとり、歩行中、自転車乗用中等実際の交通の場面で、児童に対し、基本的な交通ルールや交通マナーを教えられるよう、保護者を対象とした交通安全講習会等を開催する。

さらに、交通ボランティア等による通学路における児童に対する安全な行動の指導、児童の保護者を対象とした交通安全講習会等の開催を促進する。

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。

このため、自転車の安全な利用等も含め、安全な通学のための教育教材等を作成・配布するとともに、交通安全教室を一層推進するほか、教員等を対象とした心肺蘇生法の実技講習会等を実施する。

関係機関等は、中学校において行われる交通安全教育が円滑に実施できるよう指導者の派遣、情報の提供等の支援を行うとともに、地域において、保護者対象の交通安全講習会や中学生に対する補完的な交通安全教育の推進を図る。

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、家庭及び関係機関等と連携・協力を図りながら、保健体育、総合的な探求の時間、特別活動など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。

このため、自転車の安全な利用等も含め、安全な通学のための教育教材等を

作成・配布するとともに、交通安全教室を一層推進するほか、教員等を対象とした心肺蘇生法の実技講習会等を実施する。

関係機関等は、高等学校において行われる交通安全教育が円滑に実施できるよう指導者の派遣、情報の提供等の支援を行うとともに、地域において、高校生及び相当年齢者に対する補完的な交通安全教育の推進を図る。

また、小中学校等との交流を図るなどして高校生の果たしうる役割を考えさせるとともに、交通安全活動への積極的な参加を促す。

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。

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、安全運転に必要な知識・技能(特に危険予測・回避の能力)の向上、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及び交通安全意識・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や、自動車教習所等が受講者の特性に応じて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。

自動車の使用者は、安全運転管理者・運行管理者等を法定講習や指導者向けの研修会等へ積極的に参加させ、事業所における自主的な安全運転管理の活発化に努める。

また、社会人を対象とした講座等において自転車の安全利用を含む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推進する。

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て、関係機関・団体と連携し、交通安全教育の充実に努める。

このほか、運転免許を取らない若者の増加に鑑み、運転免許を持たない若者や成人が交通安全について学ぶ機会を設けるよう努める。

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・自転車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。

高齢者に対する交通安全教育を推進するため、高齢者に対する交通安全指導担当者の養成、教材・教具等の開発等、指導体制の充実に努めるとともに、各種教育教材を活用した参加・体験・実践型の交通安全教育を積極的に推進する。

特に、全国的に、法令違反別では、高齢者は高齢者以外と比較して「横断違反」の割合が高い実態を踏まえ、交通ルールの遵守を促す交通教育に努める。

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の場面、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。

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、反射材用品の活用など交通安全用品の普及にも努める。

このほか、高齢運転者に対しては、高齢者講習及び更新時講習の内容の充実にも努めるほか、高齢者同士の相互啓発等により交通安全意識の向上を図るため、高齢者クラブ等における交通安全部会の設置、高齢者交通安全指導員の養成等を促進し、高齢者クラブ等が関係機関・団体と連携して、自主的な交通安全活動を展開し、地域・家庭における交通安全活動の主導的役割を果たすよう努める。

電動車椅子を利用する高齢者に対しては、電動車椅子の製造メーカーで組織する団体等と連携して、購入時における安全利用に向けた指導・助言を徹底するとともに、継続的な交通安全教育の促進に努める。

また、地域における高齢者の安全運転の普及を促進するため、シルバーリーダー及び地域の高齢者に影響力のある者等を対象とした参加・体験・実践型の講習会を実施し、高齢者の安全運転に必要な知識の習得とその指導力の向上を図り、高齢者交通安全教育の継続的な推進役の養成に努める。

さらに、高齢化の一層の進行に的確に対応し、高齢者が安全に、かつ、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。

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、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、参加・体験・実践型の交通安全教育を開催するなど、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。

さらに、自立歩行ができない障がい者に対しては、介護者、交通ボランティア等の障がい者に付き添う者を対象とした講習会等を推進する。

ク 外国人に対する交通安全教育の推進

外国人に対し、我が国の交通ルールやマナーに関する知識の普及による交通事故防止を目的として交通安全教育を推進する。定住外国人に対しては、母国との交通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に努めるとともに、外国人を雇用する使用者等を通じ、外国人の講習会等への参加を促進する。

また、増加が見込まれる訪日外国人に対しても、外客誘致等に係る関係機関・団体と連携し、多言語によるガイドブックやウェブサイト等各種広報媒体を活用するなど我が国の交通ルール周知活動等を推進する。

(2) 効果的な交通安全教育の推進

交通安全教育を行う際には、受講者が、安全に道路を通行するために必要な技能及び知識を習得し、かつ、その必要性を理解できるようにするため、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に活用する。

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・団体の求めに応じて交通安全教育に用いる資機材の貸与、講師の派遣及び情報の提供等、相互の連携を図りながら交通安全教育を推進する。

また、受講者の年齢や情報リテラシー、道路交通への参加の態様に応じた交通安全指導者の養成・確保、ドライブレコーダーやシミュレーター、VR等の機器の活用など、柔軟に多様な方法を活用し、着実に教育を推進するよう努める。

さらに、交通安全教育の効果を確認し、必要に応じて、教育の方法や利用する教材等を見直して、社会やライフスタイルの変化、技術の進展を踏まえ、常に効果的な交通教育ができるよう努める。

このほか、従前の取組に加え、動画を活用した学習機会の提供、ウェブサイトやSNS等の各種媒体の積極的活用など、対面に寄らない交通安全教育や広報啓発活動についても効果的に推進する。

(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、運動主催機関・団体を始め、県及び市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。

交通安全県民運動を実施する際は、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市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、市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。

さらに、交通安全に対する市民の意識の向上を図り、市民一人ひとりが交通事故を自分事として認識した上で、交通事故に注意して行動することにより交

通事故の発生を抑止し、死亡事故ゼロを目指すために、年4回実施する交通安全県民運動に際しては、武雄市、武雄警察署、武雄地区交通安全協会、武雄地区安全運転管理者、老人クラブ連合会、婦人会等と連携・協力し、街頭キャンペーンや広報啓発活動を積極的に展開する。

○ 「武雄市国道34号交通事故ゼロ作戦」

武雄市内の幹線道路における人身事故の発生が特に多い国道34号において、武雄市、武雄警察署が共同主催し、武雄地区交通安全協会、武雄地区安全運転管理者、老人クラブ連合会、婦人会等との連携により、「武雄市国道34号交通事故ゼロ作戦」と銘打って、広報啓発活動を展開する。

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。

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はじめ、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。

加えて、武雄市において、近年、横断歩道での死亡事故が相次いで発生しており、悲惨な交通事故を発生させないという強い思いから、「横断歩道における歩行者の保護、思いやり運転とマナーアップ」に努めるべく、令和2年9月に、武雄市役所の全公用車に「横断歩道で止まります」と記したマグネットステッカーを装着し、さらには、令和3年1月に武雄地区安全運転管理者協議会を通じて、加盟している事業者の社用車に同ステッカーを装着してもらい、交通安全、特に、横断歩道での歩行者優先に対する意識の高揚を図ったものであり、今後も、官民一体となって推進する。

ウ 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、自転車利用者一人ひとり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など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。

自転車の安全利用を促進するため、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とともに、交通安全教育等の充実を図る。

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、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強力に推進する。

また、薄暮の時間帯から夜間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促進により、自転車の被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等を体感できる参加・体験・実践型の交通安全教育を実施するほか、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普及を促進するとともに、シートベルトを備えている幼児用座席に幼児を乗せるときは、シートベルトを着用させるように広報啓発活動を推進する。

幼児・児童の保護者に対して、自転車乗用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、全て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推奨する。

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。

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、県・関係機関等との協力のもと、衝突実験映像等を活用するとともに、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、理解を深めるための広報啓発・指導を推進し、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。

不適正使用時の致死率は、適正使用時と比較して格段に高くなることから、チャイルドシートの使用効果及び使用方法について、幼稚園・保育所・認定こども園、病院、販売店等と連携した保護者に対する効果的な広報啓発・指導を推進する。

なお、6歳以上であっても、体格等の状況により、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 反射材用品等の普及促進

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用品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等と協力した反射材用品等の展示会の開催等を推進する。

反射材用品等の普及に際しては、衣服や靴、鞆等の身の回り品への反射材用品の組み込みを推奨するとともに、適切な反射性能等を有する製品についての

情報提供に努める。

キ 飲酒運転の根絶に向けた交通安全教育及び広報啓発活動等の推進

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及び広報啓発活動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、酒類提供飲食店等と連携してハンドルキーパー運動の普及啓発やアルコール検知器を活用した運行前検査の励行に努めるなど、地域、職域等における飲酒運転根絶の取組を更に進め、「飲酒運転を絶対しない、させない」という市民の規範意識の確立を図る。

特に若年運転者層は、他の年齢層に比較して飲酒運転における死亡率が高くなるなどの特性を有していることから、若年運転者層を始め、対象に応じたきめ細かな広報啓発を、関係機関・団体が連携して推進する。

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、実効が上がる広報を次の方針により行う。

(ア) 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い、子どもと高齢者の交通事故防止、後部座席を含めたすべ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。

(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、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、子ども、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。

(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、警察、市は、交通安全に関する資料、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、武雄市全体での気運の盛り上がりを図る。

ケ 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、高齢者の歩行中や自転車乗用中の事故実態の広報を積極的に行う。また、高齢者に対する高齢運転者標識(高齢者マーク)の表示の促進を図るとともに、他の年齢層に対しても高齢運転者の特性を理解させ、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(横断歩道を利用しない、斜め横断、車両の直前後での横断等)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、対向車や先行車がない状況におけるハイビームの使用を促すとともに、歩行者、自転車利用者の反射材用品等の着用促進を図る。

(ウ) 二輪乗用中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、関係機関等と連携した広報啓発活動を推進し、その重要性について理解増進に努める。

(エ) 乗用型トラクターの事故防止を図るため、作業機を装着・けん引した状態で公道を走行する際の灯火器等の設置、キャビン・フレームの装着、シートベルトの着用等について周知を行う。

(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促進する。

また、地域団体、自動車販売団体、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、交通安全県民運動等の機会を利用して働き掛けを行う。

そのため、交通安全対策に関し、警察・市・民間団体等において定期的に連絡協議を行い、交通安全に関する市民挙げての活動の展開を図る。

地域の状況に応じた交通安全教育の指導者や団体等を育成し、民間団体・交通ボランティア等が主体となった交通安全教育・普及啓発活動の促進を図るとともに、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。

(5) 地域における交通安全活動への参加・協働の推進

武雄市における交通安全は、武雄市民等の安全意識により支えられていることから、武雄市民に留まらず、武雄市を訪れ、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、企業等と市民が連携を密にしたうえで、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・協働を積極的に推進する。

このような観点から、武雄市の交通安全への市民等の理解に資するため、市民や道路利用者が主体的に行う「ヒヤリ地図」の作成、交通安全総点検、武雄市交通安全計画の積極的活用、・広報などのほか、交通安全の取組に市民等の意見を積極的にフィードバックするよう努める。

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が必要であることから、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ものまでを

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、運転者教育、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、高齢者や障がい者、子どもをはじめとする歩行者や自転車に対する保護意識の向上を図る。

(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着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に努めるとともに、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するための教育を行う。

ア 二輪車安全運転対策の推進

武雄地区交通安全協会等関係機関と連携し、二輪車運転のマナー、運転技能を中心とした二輪車安全運転講習や原付安全運転講習の推進に努める。

イ 高齢運転者対策の推進

(ア) 高齢者に対する教育の充実

高齢者講習の効果的実施、更新時講習における高齢者学級の拡充等に努める。特に、高齢者講習では、運転技能に着目したきめ細かな講習を実施する。

(イ) 臨時適性検査等の確実な実施

認知機能検査、安全運転相談等の機会を通じて、認知症の疑いがある運転者等の把握に努め、臨時適性検査等の確実な実施により、安全な運転に支障のある者については、運転免許の取り消し等の行政処分を行う。

(ウ) 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。

(エ) 高齢者支援施策の推進

自動車の運転に不安を有する高齢者が運転免許を返納しやすい環境の整備を図るため、運転経歴証明書制度の周知、市が実施している公共交通利用促進事業によるバス・タクシー回数券(いってくっけん)の交付による支援措置を継続する。

高齢者をはじめとする市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)を策定することにより公共交通サービスの改善を図るとともに、地域の輸送資源の総動員による持続可能な移動手段の確保・充実に努める。

ウ シートベルト、チャイルドシート及びヘルメットの正しい着用の徹底

後部座席を含めたすべての座席のシートベルトの着用とチャイルドシートの正しい使用及び二輪乗車時における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、着用効果の啓発を積極的に行うとともに、シートベルト等の着用義務違

反に対する交通指導取締りを推進する。

4 車両の安全性の確保

(1) 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、街頭検査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意識を高める。

(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資源を担保し、被害者の救済の十全を図るため、関係事業者の協力を得つつ、損害賠償責任保険制度の周知と加入促進を図る。

さらに、夜間における交通事故の防止を図るため、灯火の取り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。

5 交通秩序の維持

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、暴走族対策を通じ、道路交通の秩序を維持する必要がある。

このため、交通事故実態等を的確に分析し、交通事故に直結する悪質性・危険性の高い違反や、「佐賀のよかろうもん」運転に代表される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を推進する。

また、暴走族等対策を強力に推進するため、関係機関・団体と連携し、地域が一体となって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。

(1) 交通指導取締りの強化

一般道路における効果的な交通指導取締りの強化

一般道路においては、歩行者及び事故多発路線等における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。

ア 交通事故抑止に資する交通指導取締りの推進

交通事故実態の分析結果等を踏まえ、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、速度超過、横断歩行者妨害その他交差点関連違反等の交通事故に直結する悪質性・危険性の高い違反、市民から取締り要望の多い迷惑性の高い違反に重点を置いた交通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、違反者を早期に道路交通の場から排除するとともに、飲酒運転及び無免許運転の根絶に向けた諸対策を推進する。

イ 自転車利用者に対する交通指導取締りの推進

自転車利用者による無灯火、二人乗り、信号無視等に対して積極的に指導警告を行うとともに、悪質・危険な交通違反に対する検挙措置を推進する。

(2) 暴走族等対策の推進

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

暴走族追放気運を高揚させるため、「佐賀県暴走族等の追放の促進に関する条例」に基づく各種対策を推進するとともに、報道機関等に対する資料提供を通じて、暴走族の実態が的確に広報されるよう努める。また、家庭・学校・職場・地域等と連携し、青少年の健全育成を図る観点からの施策を推進する。

イ 暴走行為阻止のための環境整備

暴走族等(暴走族及び違法行為を敢行する旧車会員(暴走族風に改造した旧型の自動二輪車等を運転する者))及びこれに伴う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促進するとともに、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促進する。

ウ 暴走族に対する指導取締りの強化

集団暴走行為、爆音暴走行為その他悪質事犯に対しては、共同危険行為等の禁止違反をはじめとする各種法令を適用して検挙及び補導を徹底する。

また、「不正改造車を排除する運動」等を通じ、街頭検査において不正改造車両の取締りを行うとともに、不正改造等暴走行為を助長する行為に対しても背後責任の追及を行う。

エ 暴走族関係事犯者の再犯防止

暴走族関係事犯者については、所要の活動により、グループの解体やグループ員等を離脱させるなどの再犯防止に努める。また、暴力団と関わりのある者については、その実態を明らかにすることにより、暴力団からの離脱に向けた指導を徹底する。

オ 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に、「不正改造車を排除する運動」等を通じ、広報活動の推進、部品販売店等への指導を積極的に行う。

また、街頭検査を実施し、整備命令の発令等を通して不正改造車を排除していく。

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、被害を最小限に留めるため、道路上の交通事故に即応できるよう、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、救急現場又は搬送途上において、医師、看護師、救急救命士、救急隊員等による一刻も早い救急医療、応急処置等を実施するための体制整備を図るほか、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推進する。

(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処するため、連絡体制の整備、救護訓練の実施及び消防機関と医療機関等の連携による救助・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、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、消防機関・保健所・医療機関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。

加えて、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 救助・救急資機材等の整備の充実

救助工作車や交通救助活動に必要な救助資機材を充実させるとともに、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。

オ 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、負傷者の救急搬送及び医師の迅速な現場臨場に有効であることから、ドクターヘリとの相互連携を含めて、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とともに、事案発生時における市所有施設の活用等、消防防災ヘリコプターとの連携強化を図る。

(2) 救急医療体制の整備

医師会等との連携強化により武雄地区休日急患センターの充実等、初期救急医療機関の整備を推進する。また、初期救急医療体制では応じきれない入院を要する救急患者の診療体制を確保するため、武雄市内における24時間医療体制が整う医療機関との連携を図る。

(3) 救急関係機関と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・協力関係の確保を推進するとともに、救急医療機関内の受入れ・連絡体制の明確化等を図る。

また、医師、看護師等が救急現場及び搬送途上に出動し、救命医療を行うことにより救急患者の救命効果の向上を図るため、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。

なお、これらは道路交通に限らず、全ての交通分野における大規模な事故についても同様である。

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、深い悲しみやつらい体験をされており、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、犯罪被害者等基本法(平成 16 年法律第 161 号)等のもと、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。

また、近年自転車加害者になる事故に関し、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の原資を担保し、被害者の救済の十全を図るため、関係業者の協力を得つつ、損害賠償責任保険制度の周知と加入促進を進める。

さらに、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) 無保険(無共済)・無車検車両対策の徹底

自動車損害賠償責任保険(共済)の期限切れや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り注意喚起を図り、無保険(無共済)車両の運行の防止を徹底する。

(2) 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

交通事故相談所における円滑・適正な相談活動を推進するため、日弁連交通事故相談センター等関係機関・団体との連絡協調を図るとともに、市役所のホームページや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 損害賠償請求の援助活動等の強化

市、警察においては、交通事故被害者等に対する適正かつ迅速な救助の一助とするため、救済制度の教示や交通事故相談活動を積極的に推進する。

(3) 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援助措置の充実

武雄市役所においても加入を受け付けている佐賀県市町交通災害共済について、市民に広く周知を図る。

また、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、自動車事故によって重度の後遺障害を負った被害者の治療を専門に行う療護施設や介護料支給制度の周知を図る。

さらに、公益財団法人交通遺児等育成基金による、交通遺児に対する一定水

準の育成給付金の安定給付等のための援助制度の周知を図る。

イ 交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進

交通事故被害者等の支援の充実を図るため、自助グループ等の活動等に対する支援を始めとした施策を推進する。

交通事故被害者等の心情に配慮した相談業務を、警察署、交通安全活動推進センター、検察庁の被害者支援員等により推進するとともに、関係機関相互の連携さらに、民間の犯罪被害者支援団体等との連携を図る。

警察においては、交通事故被害者等に対して交通事故の概要・捜査経過等の情報を提供するとともに、刑事手続きの流れ等をまとめた「被害者の手引き」の有効活用を図る。

第2章 踏切道における交通の安全

第1節 踏切事故のない武雄市を目指して

踏切事故は、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。

さらには、JR佐世保線大町～高橋間の複線化や令和4年秋の新幹線開業後は、特急便数の増加が見込まれ、これに伴い、踏切事故発生の危険性が高まる可能性がある。

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社会を目指す。

I 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。

武雄市における近年の踏切事故は、平成25年に1件、平成30年に1件発生している。

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ものの、改良を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

近年の全国における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割を占める
- ③ 原因別で見ると、直前横断によるものが約5割を占める
- ④ 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割を占めることなどが挙げられる。

尚、武雄市においては、第1種踏切が22箇所、第3種踏切が4箇所、第4種踏切が2箇所の合計28箇所の踏切が設置されている。

II 第11次武雄市交通安全計画における目標

令和7年までの期間中、踏切事故0件を目指す。

踏切道における交通の安全と円滑を図るため、市民の理解と協力の下、第2節に掲げる諸対策を総合的かつ積極的に推進することにより、令和7年までの期間中に踏切事故発生件数0を目指すものとする。

第2節 踏切道における交通の安全についての対策

I 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点

踏切道における交通安全対策について、踏切事故件数、踏切事故による死傷者ともに減少傾向にあることを考えると、これまでの交通安全計画に基づき推進してきた施策には一定の効果が認められる。

しかし、踏切事故は、ひとたび発生すると、神奈川県横浜市の京浜急行電鉄で令和元年に発生した、踏切道内で列車が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。そのため、歩行者等立体横断施設の整備、交通規制等の対策を実施すべき踏切道が残されている現状にあること、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、危険な踏切への対策や高齢者等の歩行者対策等、それぞれの踏切の状況等を勘案しつつ、より効果的な対策を総合的かつ積極的に推進することとする。

II 講じようとする施策

1 踏切道の交通安全思想の普及

JR佐世保線大町～高橋間の複線化に伴い、踏切道が延長するため、通過に要する時間も長くなり、また特急便数の増加により危険性が高まる。このため、交通安全教室や各種キャンペーンの活用や、パンフレット等の配布を促進し、踏切道の危険性を周知し、自動車運転者や歩行者等の踏切道通行者に対し、踏切の通過方法及び非常押ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図り、交通安全意識の向上を図る。

2 立体横断施設の整備の促進

主要な道路で交通量の多い踏切道については、抜本的な交通安全対策である立体交差化を図る。

また、歩道が狭隘な踏切については、踏切道内において歩行者と自動車道等が錯綜することがないように、歩行者滞留を考慮した踏切拡幅など、事故防止効果の高い構造への改良を促進する。

3 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、迂回路の状況等を勘案し、必要に応じ、自動車通行止め、大型自動車通行止め、一方通行等の交通規制を実施するとともに、併せて道路標識の高輝度化等による視認性の向上を図る。

4 その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置

踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、必要に応じて、踏切道予告標、踏切信号機の設置を進めるとともに、車両等の踏切通行時の違反行為に対する指導取締りを積極的に行う。

