

第12次 佐賀市交通安全計画

佐賀市

ま え が き

我が国では、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月に交通安全対策基本法が制定され、これに基づき交通安全計画を作成し、国・県の関係行政機関、市、関係民間団体等が一体となって陸上交通の各分野において交通安全対策を強力に実施してきた。

その結果、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、最も深刻であった時期と比較すると、令和7年中の死者数は2,547人と約15%の水準まで減少した。

同法に基づき、本市においても、これまでに11次にわたる交通安全計画を策定し、関係機関及び団体等が一体となって交通安全対策を強力に推進してきた。これまでの取組の成果もあり、第11次計画期間中の市内の人身交通事故発生件数については、令和3年の1,303件から令和7年には866件と、大幅に減少しているが、目標値の850件以下は未達成となった。一方で、年毎の24時間死者数については、令和3年(4人)、令和4年(6人)、令和5年(4人)、令和6年(2人)、令和7年(3人)であり、第11次計画の目標値の7人以下を達成している。

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5年連続で全国ワースト1位となるなど、極めて憂慮すべき状況が続いた。佐賀県では、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立ち上げて諸対策を展開したことにより、平成29年にはワースト1脱却(全国ワースト2位)の実現に繋がりはしたものの、令和7年の人口10万人あたりの人身交通事故発生件数は全国ワースト5位と高い水準にあり、徐々に順位を下げているものの依然として厳しい交通情勢に変わりはない。

こうしたことから、引き続き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、このような観点から、令和8年度から令和12年度までの5年間に講ずべき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、関係機関・団体は、交通の状況や地域の実態に即して、陸上交通の安全に関する施策を具体的に定め、これを強力に実施するものとする。

目 次

第1章 佐賀市交通安全計画について	1
1 計画の目的	1
2 計画の期間	1
3 計画の位置づけ	1
4 計画の基本理念	2
5 計画の全体図	4
第2章 道路交通の安全	6
第1節 交通事故のない社会を目指して	6
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) 道路交通事故の現状	7
(2) 道路交通事故の見通し	9
2 佐賀市交通安全計画における目標	11
第3節 道路交通の安全についての対策	12
1 今後の道路交通安全対策を考える10の視点	12
(1) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進	12
(2) 高齢者を交通事故から守るとともに交通事故を起こさないための総合的な対策	12
(3) こどもの安全確保のための環境整備	13
(4) 歩行者の安全確保のための意識変容	14
(5) 自転車の安全確保のための法令遵守と通行環境の整備	14
(6) 外国人の交通安全対策の推進	15
(7) 特定小型原動機付自転車を始めとする小型モビリティの法令遵守の徹底と安全対策の推進	15
(8) 生活道路における歩行者等の安全確保	15
(9) 先進技術の活用推進	15
(10) 地域が一体となった交通安全対策の推進	15
2 講じようとする施策(7つの柱)	17
(1) 道路交通環境の整備	17
(2) 交通安全思想の普及徹底	21
(3) 安全運転の確保	28
(4) 車両の安全性の確保	29
(5) 道路交通秩序の維持	30
(6) 救助・救急活動の充実	32
(7) 被害者等支援の充実と推進	33
第3章 踏切道における交通の安全	34
第1節 踏切事故のない社会を目指して	34
1 踏切事故の状況等	34
(1) 踏切事故の状況	34
(2) 近年の踏切事故の特徴	34
2 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	35
1 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点	35
2 講じようとする施策	35
(1) 踏切道の構造の改良、踏切保安設備の整備及び交通規制の実施	35
(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	35

第1章 佐賀市交通安全計画について

1 計画の目的

第12次佐賀市交通安全計画は、交通安全対策基本法に基づき、人命尊重の理念のもと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な施策を推進し、市民の安全確保を図ることを目的とする。

2 計画の期間

本計画は、令和8年度から令和12年度までの5年間の計画とする。

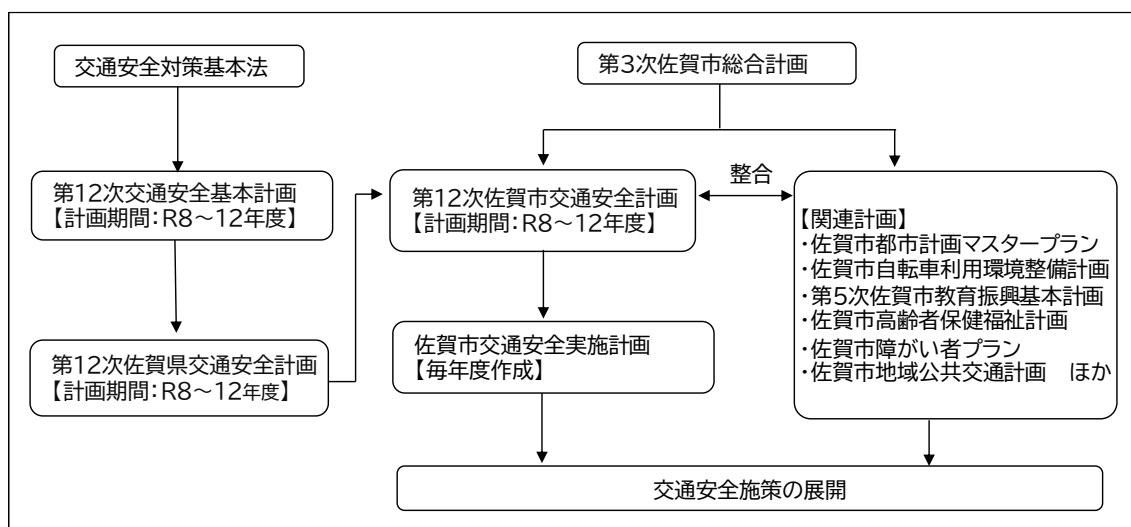
また、佐賀市交通安全計画は、国及び県の計画を踏まえて策定するものであり、国、県、市の順に策定されることから、本市の第13次交通安全計画の策定は計画年度開始後となる見込みである。

このため、第13次交通安全計画の策定及び施行までの間は、本計画に基づく施策を暫定的に継続して実施する。

3 計画の位置づけ

本計画は、交通安全対策基本法に基づく総合的な交通安全対策を推進するための基本的な考えと施策の方向性を示した計画であり、「第12次佐賀県交通安全計画」に基づき作成したものである。

また、第3次佐賀市総合計画に掲げる交通安全に係る施策を推進するものであるとともに、国の交通安全基本計画、県の交通安全計画、市の関連計画との整合性を図りながら、市のみならず関係機関や団体が一体となって施策を展開するための指針となるものである。



4 計画の基本理念

(1) 交通事故のない社会を目指して

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り、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・経済的損失も勘案して、究極的には交通事故のない社会を目指して不断の取組を続けていく必要がある。

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、交通ルールへ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。

加えて、高齢運転者による交通事故をはじめ、特定小型原動機付自転車などの小型モビリティや外国人の交通安全対策など、新しい課題への交通安全対策が必要のため各種施策を推進していく。

(2) 人優先の交通安全思想

市民生活に密接に関係する道路交通において、自動車と比較して弱い立場にある歩行者等の安全を確保するとともに、高齢者、障がい者、こ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、これら交通弱者が社会的に自立できる社会でもある。

また、交通事故の未然防止を図ることが基本であるが、事故が発生した場合には、思いがけず交通事故被害者となった方に対して、一人一人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。

(3) 少子高齢化が進展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、本市でも人口減少と少子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が継続しており、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、年齢や障がいの有無に関わりなく、多様な市民が安全に安心して暮らし続けることが可能な地域社会を関係者の連携によって構築することを目指す。

（４）地域の実情を踏まえた施策の推進

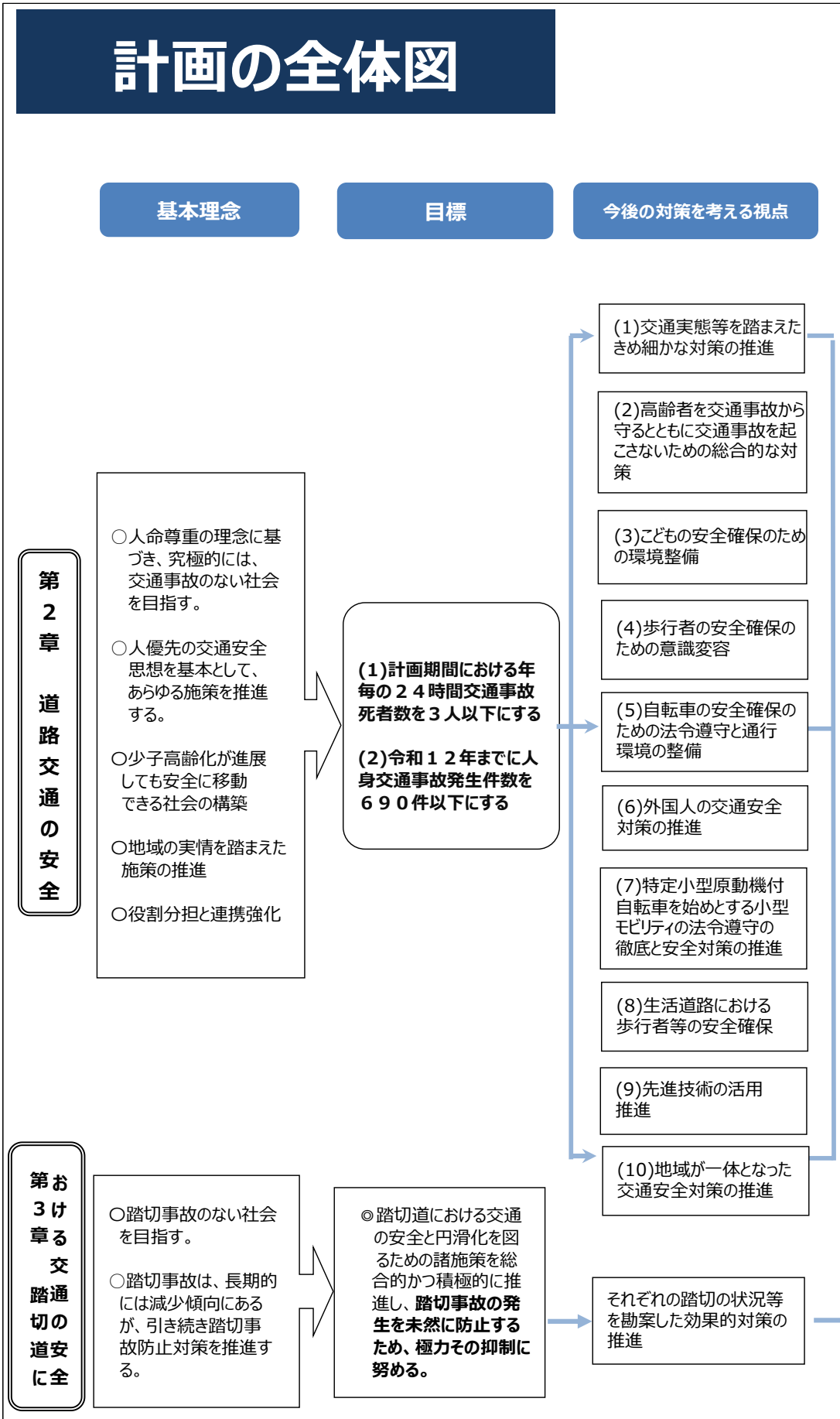
交通安全施策には様々な取組があるが、本市の実情に応じた最も効果的な施策の組合せを地域が主体となって行うべきである。

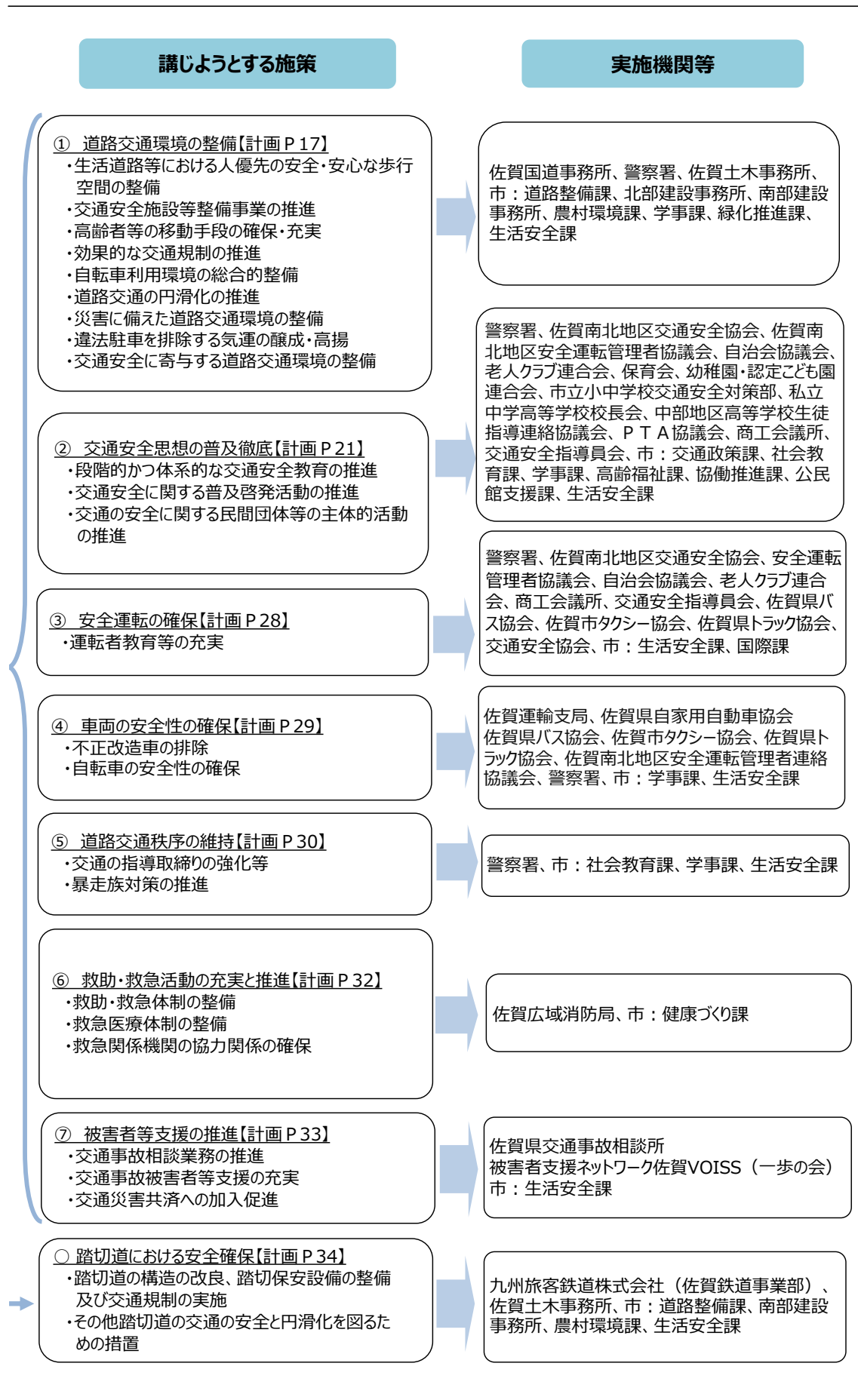
さらに、地域の安全性を総合的に高めていくためには、交通安全対策を防犯や防災と一体的に推進していくことが有効かつ重要である。

（５）役割分担と連携強化

行政のほか、学校、家庭、職場、団体、企業等それぞれが役割分担しながら連携を強化し、加えて、住民が交通安全に関する各種活動に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 計画の全体図





第2章 道路交通安全

第1節 交通事故のない社会を目指して

本市における人身交通事故件数は年々減少傾向にあるものの、令和8年2月に実施した市政アンケート「佐賀市の交通安全について」(回答者:235人)では、市内の交通マナーに課題を感じている市民が約半数を占めており、市民の交通安全に対する関心や不安の高さがうかがえる。

また、少子高齢化の進展や交通手段の多様化に伴い、交通を取り巻く環境は変化しており、交通事故の態様も複雑化している。特に、安全運転義務違反に起因する事故は依然として多く発生しており、引き続き重点的な対策が求められている。

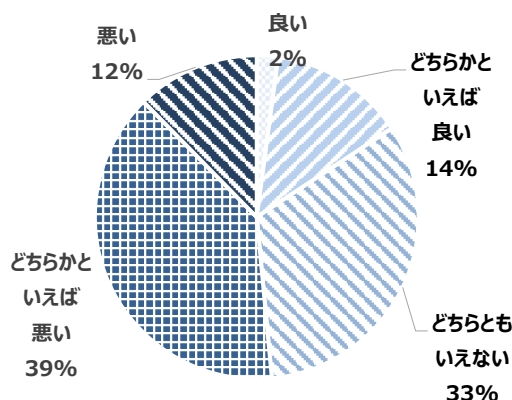
このような状況を踏まえると、高齢者、子ども及び障がい者等を含む全ての人々が、相互理解と思いやりをもって行動できる、安全で安心な交通社会を形成していくことが必要である。

人命尊重の理念の下、究極的には交通事故のない社会を目指すべきであり、その実現に向けては、交通事故死者数の減少のみならず、事故そのものの減少に向けた取組を一層推進していく必要がある。

交通安全対策の推進に当たっては、それぞれの地域の実情を踏まえながら、行政をはじめ、学校、家庭、職場、団体及び企業等がそれぞれの役割と責任を果たし、相互に連携して取り組むことが重要である。また、住民についても、交通安全に関する取組の計画、実施及び評価の各段階において積極的に参加し、地域社会全体で協働していくことが求められる。

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。

佐賀市内の交通マナーの印象



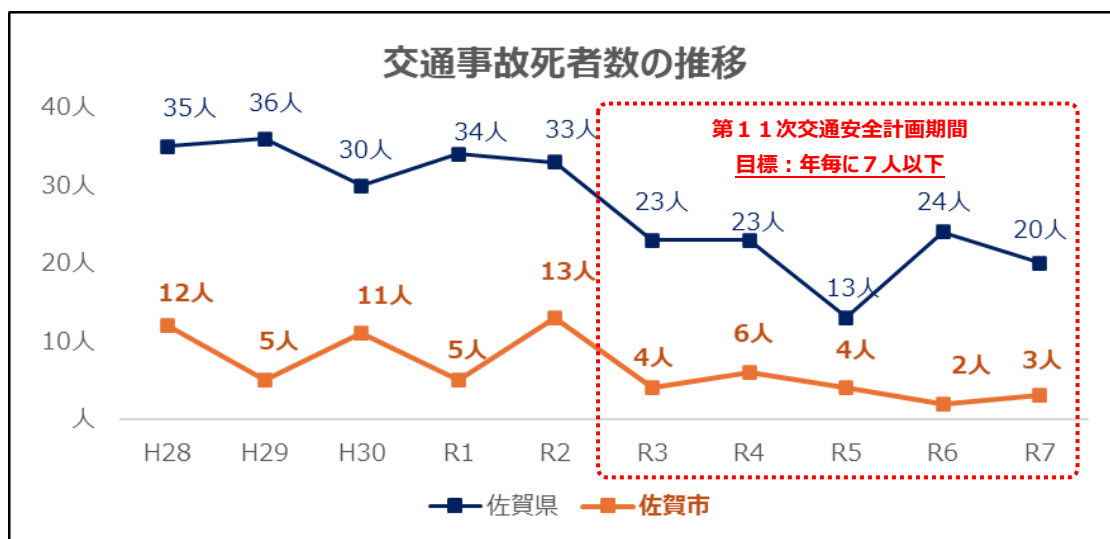
第2節 道路交通安全についての目標

1 交通事故の現状と今後の見通し

(1) 道路交通事故の現状

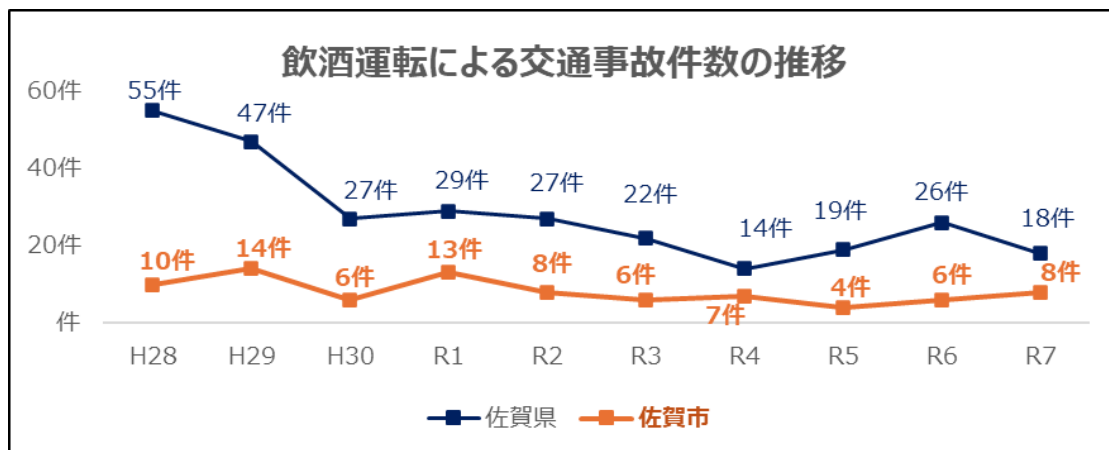
本市の交通事故による24時間死者数は、平成2年の27人をピークとして減少に向かい、平成21年には6人にまで減少した。

しかしながら、その後は10人前後で増減を繰り返しており、減少傾向は鈍化していた。こうした中で、第11次交通安全計画における「年間の24時間交通事故死者数7人以下にする」という目標については、計画期間である令和3年から7年までの各年において達成した。



交通安全ニュース(佐賀県)を基に作成

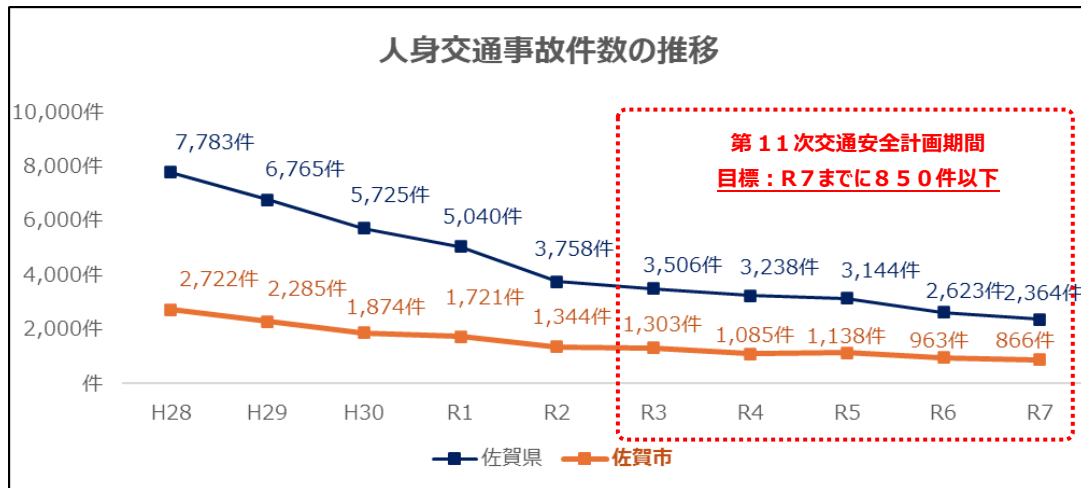
また、飲酒による交通事故発生件数は、平成24年以降減少傾向にあったが、近年は減少幅が鈍化している。令和7年には前年を2件上回る8件発生しており、飲酒運転の撲滅(ゼロ)には未だに至っておらず、引き続き対応すべき重要な課題となっている。



交通さが(佐賀県警察本部)を基に作成

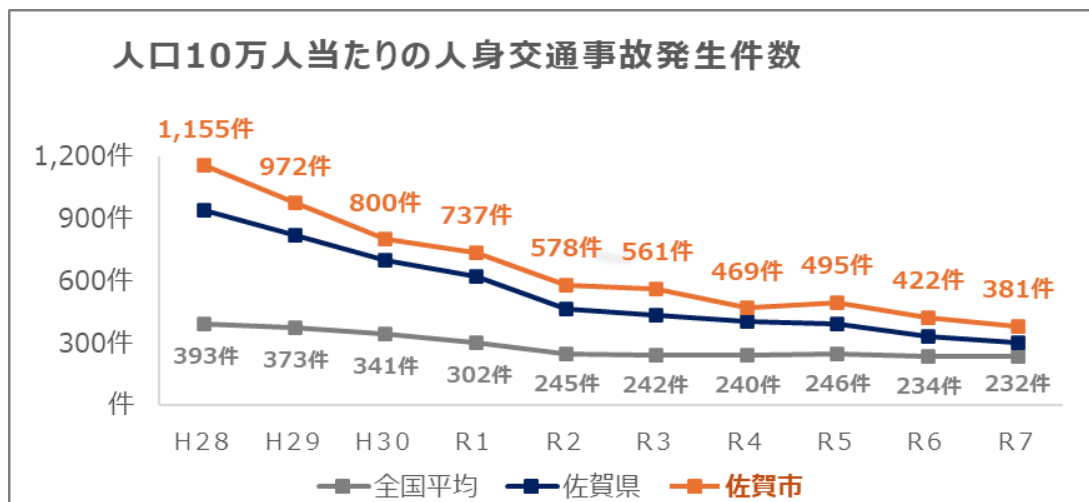
人身交通事故発生件数については、平成15年をピークとして、その後は増減を繰り返しながらも減少傾向にある。

しかしながら、第11次交通安全計画の計画期間においては、人身交通事故発生件数は400件以上減少したものの、「人身交通事故発生件数を850件以下とする」という目標の達成には至らなかった。



交通安全ニュース(佐賀県)を基に作成

また、「人口10万人当たりの人身交通事故発生件数」の観点から全国と比較すると、依然として高い水準で推移している。



交通安全ニュース(佐賀県)を基に作成

本市の交通事故の全般的な特徴として、

- ・追突事故の割合が高く、人身交通事故の約4割を占める状態が継続している
 - ・高齢者の関係した交通事故が、全人身交通事故の約4割を占めている
 - ・原因別では前方不注意と安全不確認が多く、全人身交通事故原因の約5割を占めている
- ことなどが挙げられる(出典:佐賀南及び北警察署発行交通事故統計資料、交通さが)。

今後、さらに少子高齢化社会が進展していく中で、一層の高齢者対策が必要な状況となっている。

(2) 道路交通事故の見通し

本市も含めて、全国的に道路交通事故は年々減少の傾向にあるが、その内訳として自転車に起因する事故は増加していることから、16歳以上が運転する自転車の一定の違反に対する交通反則通告制度が導入された。本市は平坦な地形を背景に、自転車が日常的な移動手段として広く利用されており、本制度の導入は多くの市民が交通ルールを改めて認識する機会となることが予想される。

また、令和8年9月からは、歩道と道路の区別がつきにくく、出会い頭事故や歩行者・自転車が関係する事故が発生しやすい特性がある生活道路における法定速度が30キロメートル毎時に引き下げられる。

このように、「人優先」へと交通ルールの考え方が転換しているとともに、先進技術の進歩や各種道路環境の整備、さらには佐賀県全体で進められている交通事故多発状況からの脱却に向けた取組等を踏まえ、本市は今後も交通安全施策を総合的かつ計画的に推進していく必要がある。

一方で、近年、人身交通事故の発生件数の減少幅が縮小してきていることを念頭に、今後は、高齢運転者の増加や、運転中にスマートフォン等を使用するいわゆる「ながら運転」の問題など、懸念される課題も多いことから、先行きについて楽観視することはできない。

また、全国の交通事故の発生状況は、すでに死者数や人身交通事故の発生件数が下げ止まりの状況で推移しており、将来的に増加に転じる可能性を否定できず、現時点で今後を見通すことは難しい。

このため、第12次計画期間中においては、継続的に交通事故の発生状況を注視し、分析を行いながら、状況の変化に即応した施策の立案及び見直しを行う必要がある。

(参考)佐賀市の交通事故の推移(第7次計画～第11次計画)

第7次計画期間	平成13年	平成14年	平成15年	平成16年	平成17年	平均
人身事故発生件数	3,654	3,700	3,667	3,592	3,300	3582.6
死者数	17	13	22	14	15	16.2
傷者数	4,626	4,738	4,896	4,659	4,332	4650.2
自動車台数	163,619	165,153	166,526	167,593	168,965	-
第8次計画期間	平成18年	平成19年	平成20年	平成21年	平成22年	平均
人身事故発生件数	3,141	3,158	3,040	3,079	3,239	3131.4
死者数	17	7	7	6	10	9.4
傷者数	4,100	4,169	3,952	3,995	4,227	4088.6
自動車台数	170,345	171,045	171,444	171,332	171,878	-
第9次計画期間	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	平均
人身事故発生件数	3,340	3,244	3,264	3,088	2,958	3178.8
死者数	12	11	15	14	10	12.4
傷者数	4,409	4,200	4,338	4,109	3,953	4201.8
自動車台数	172,873	174,560	175,854	178,167	179,560	-
第10次計画期間	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	平均
人身事故発生件数	2,722	2,285	1,874	1,721	1,344	1989.2
死者数	12	5	11	5	13	9.2
傷者数	3,564	2,960	2,417	2,268	1,716	2585
自動車台数	180,468	181,809	182,907	183,791	184,663	-
第11次計画期間	令和3年	令和4年	令和5年	令和6年	令和7年	平均
人身事故発生件数	1,303	1,085	1,138	963	866	1071
死者数	4	6	4	2	3	3.8
傷者数	1,674	1,363	1,415	1,249	1,083	1356.8
自動車台数	185,222	186,073	187,366	187,955	186,345	-

(注)・市町村合併後換算による数値(交通さが)

- ・自動車台数は、原動機付自転車及び小型特殊を除く
- ・自動車台数は、各年3月末現在

2 佐賀市交通安全計画における目標

- (1) 計画期間における年毎の24時間死者数を3人以下にする。
- (2) 令和12年までに人身交通事故発生件数を690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。

国においては、死者数及び重傷者数をゼロに近づけることを目指す中、まずは「令和12年までに24時間死者数を1,900人以下とする」「重傷者数を20,000人以下にする」とする現実的な数値を目標に定めている。

佐賀県において、死者数については、国のこうした目標数値の設定に基づき、第11次目標の25人を下回り、かつ、段階的にゼロに近づけるべく、「令和12年までに24時間死者数を10人台にすることを旨とする」ものとしている。

また、佐賀県の人身交通事故の発生件数については、令和7年は2,364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、発生件数の抑止目標として、「令和12年までに人身交通事故発生件数2,000件以下にする」とされている。

本市においては、県の目標値の設定に基づき、本計画期間における年毎の24時間死者数を、第11次佐賀市交通安全計画の目標数である7人を下回るとともに、第11次計画期間の平均死者数3.8人を下回る3人以下とすることを旨とするものとする。

また、人身交通事故発生件数の抑止目標としては、「令和12年までに人身交通事故発生件数を690件以下にすることを旨とする」ものとする。

第3節 道路交通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10の視点

従来の交通安全対策を基本としつつ、国や県の動向、経済社会情勢および交通情勢の変化等に対応し、また、実際に発生した交通事故に関する情報の収集、分析を充実し、より効果的な対策への改善を図るとともに、有効性が見込まれる新たな対策を推進する。

その際、次の10の視点を明確にした上で対策を講じるものとする。

【10の視点】

- (1) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進
- (2) 高齢者を交通事故から守るとともに交通事故を起こさないための総合的な対策
- (3) こどもの安全確保のための環境整備
- (4) 歩行者の安全確保のための意識変容
- (5) 自転車の安全確保のための法令遵守と通行環境の整備
- (6) 外国人の交通安全対策の推進
- (7) 特定小型原動機付自転車を始めとする小型モビリティの法令遵守の徹底と安全対策の推進
- (8) 生活道路における歩行者等の安全確保
- (9) 先進技術の活用推進
- (10) 地域が一体となった交通安全対策の推進

(1) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進

総合的な交通安全対策の実施により、交通事故は減少傾向にある。

一方で、事故類型別に見ると追突事故が依然として最多であり、その主な原因は前方不注意や安全不確認である。これらは、携帯電話の使用等、いわゆる「ながら運転」との関連が指摘されている。

このように、事故の態様が特定の傾向を示していることから、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12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、その時々状況を的確に踏まえた取組を行う。

(2) 高齢者を交通事故から守るとともに交通事故を起こさないための総合的な対策

本市における交通死亡事故の特徴を見ると、高齢者の交通事故死者の占める割合が高い状況である。また、少子高齢化の進展に伴い、今後も高齢者の関与する交通事故の増加が懸念される。特に歩行中の死亡事故や、高齢運転者の単独事故による死亡事故が多く発生している。

こうした傾向を踏まえ、高齢者については、歩行中の安全確保に向けた対策とともに、自動車の安全運転を支える対策を推進する。

具体的には、歩道の整備や生活道路対策の推進に加え、高齢者の特性や地域の交通情勢を踏まえた交通安全教育や見守り活動、先進の運転支援技術の進展に係る情報提供等が挙げられる。

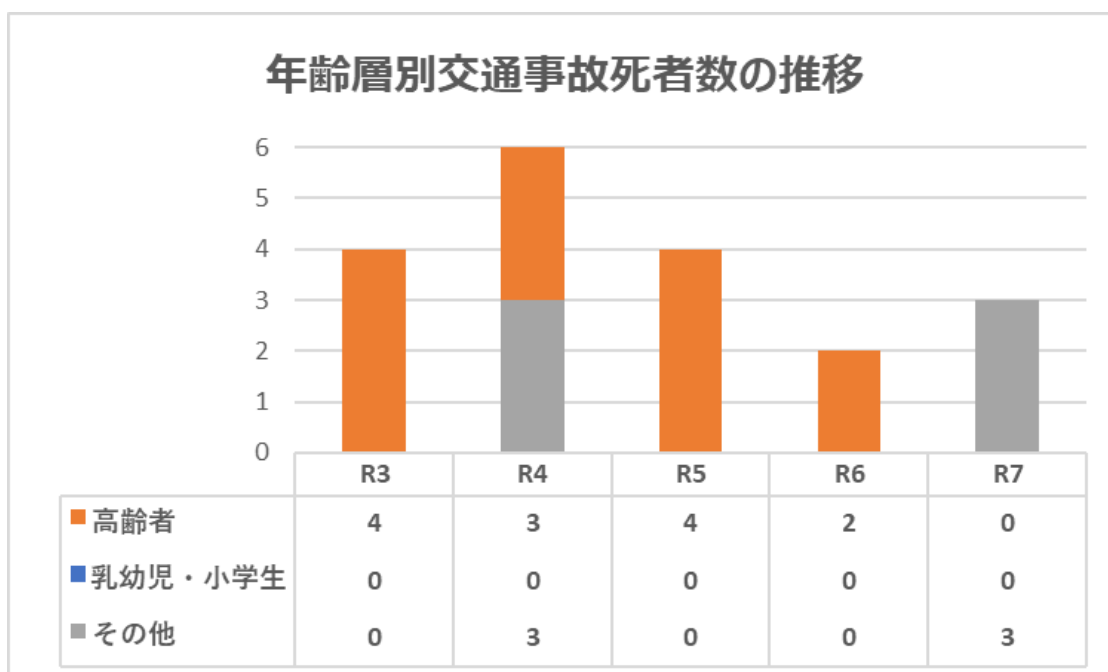
また、年齢等にかかわらず多様な人々が利用しやすいようバリアフリー化された道路交通環境の形成も重要である。さらに、運転免許返納後の高齢者の移動を伴う日常生活を支える施策とも連携を図りつつ、総合的に推進することが重要である。

(3) こどもの安全確保のための環境整備

次世代を担うこどもの安全を確保する観点から、こどもが日常的に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・安心な歩行空間の確保を積極的に推進する。

あわせて、地域の交通実態やこどもの特性や発達段階に応じた交通安全教育の充実を図るとともに、関係機関・団体と連携した通学路の点検や安全対策の継続的な実施を推進する。

また、地域ぐるみでこどもを見守る体制の充実を図り、登下校時における安全確保を一層推進する。



佐賀県警察署管内の交通事故データを基に作成

(4) 歩行者の安全確保のための意識変容

本市においては、毎年、歩行中の交通事故による犠牲者が発生している。安全で安心な社会の実現を図るためには、歩行者の安全確保が必要不可欠であり、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より一層求められている。

このため、「人優先」の考えの下、通学路、生活道路及び幹線道路において横断歩道や歩道の設置や適切な管理を始め、安全・安心な歩行空間の確保を積極的に推進する。

特に、横断歩道における歩行者優先の徹底は重要な課題であるため、運転者に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、運転者の歩行者保護意識の徹底を図る。

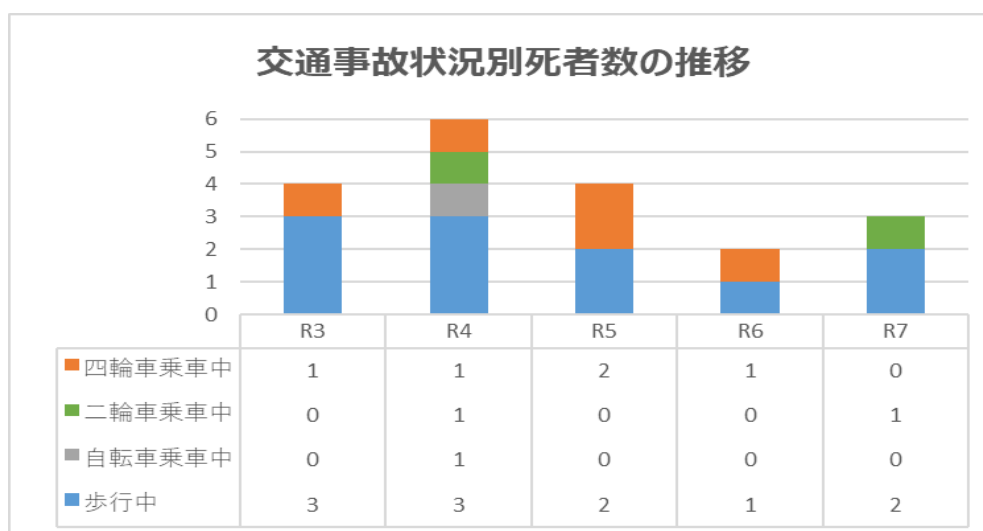
さらに、歩行者に対しては、横断歩道を渡ること、信号機のあるところでは、その信号に従うことに加え、信号機のない場所で横断するときは手を上げるなど、横断する意思を明確に伝える必要があることを含め、安全を確認してから横断を始め、横断中も周りに気を付けること、歩きスマホはしないこと等、歩行者が自らの安全を守るための行動を促す交通安全教育等を推進する。

(5) 自転車の安全確保のための法令遵守と通行環境の整備

道路交通法の改正により、自転車運転中の携帯電話使用等や酒気帯び運転への対策が強化されたほか、自転車に対する交通反則通告制度(青切符)が導入されたことを踏まえ、自転車の交通ルールの周知徹底を図るとともに、交通安全教育等の充実を推進する。

加えて、自転車は、被害者にも加害者にもなり得る身近な乗り物であることから、損害賠償責任保険等への加入促進についても継続的に周知を行う。

さらに、自転車の安全な通行環境の確保に向け、関係機関と連携しながら、自転車通行空間の整備や通行区分の明確化等の取組を推進する。



佐賀県警察署管内の交通事故データを基に作成

(6) 外国人の交通安全対策の推進

外国人住民の増加に伴い、交通ルールやマナーに関する理解の促進が重要となっている。このため、外国人に対し、日本の交通ルールやマナーについて、多言語による周知や分かりやすい交通安全教育の充実を図る。また、外国人労働者等に対する交通安全講座の実施など、地域の実情に応じた取組を推進する。

(7) 特定小型原動機付自転車を始めとする小型モビリティの法令遵守の徹底と安全対策の推進

特定小型原動機付自転車を始めとする小型モビリティについては、利用の拡大が見込まれる中、交通ルールの理解不足による交通事故の発生が懸念される。このため、関係事業者等と連携し、基本的な交通ルールやマナーの周知徹底を推進する。

(8) 生活道路における歩行者等の安全確保

道路交通法の改正により、歩道と道路の区別が明確でない生活道路においては、法定速度が30キロメートル毎時に引き下げられるなど、歩行者優先の考え方に基づく交通ルールの見直しが進められている。

また、生活道路は歩行者や自転車の通行が中心であることから、「生活道路は人が優先」という意識の定着を図ることが重要である。

このため、生活道路においては、自動車の速度抑制を図るための道路交通環境の整備、交通指導及び取締りの実施等、安全な走行方法の普及等の対策を推進する。併せて、幹線道路を走行すべき自動車の生活道路への流入を抑制するため、幹線道路における交通安全対策及び円滑な交通の確保を推進するなど、総合的な取組を推進する。

(9) 先進技術の活用推進

衝突被害軽減ブレーキ等の先進技術の活用は、交通事故防止に貢献している。今後も、安全運転サポート車(サポカー)の普及をはじめ、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運転支援システムの更なる発展や、将来的なレベル4運行の実装に向けた実証実験の実施、自動運転車へのインフラからの支援など、先進技術の活用により、交通事故の更なる減少が期待される。

このため、先進技術に関する情報の周知や理解促進を図るとともに、関係機関と連携しながら、その活用を促進する取組を推進する。

(10) 地域が一体となった交通安全対策の推進

各地域においては、少子高齢化の一層の進展等に伴う地域社会のニーズや交通情勢の変化を踏まえつつ、関係団体、地域住民、事業者等の連携により、地域に根ざした交通事故防止上の課題の解決に取り組むことが一層重要となる。

そのため、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。

また、交通安全の取組を次世代につないでいくため、幅広い年代の参画を促すとともに、関係機関や企業、学校等と連携し、効果的な広報啓発や交通安全教育を推進するなど、地域が一体となった取組を推進する。

2 講じようとする施策（7つの柱）

【7つの柱】

- （1）道路交通環境の整備
- （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）被害者等支援の充実と推進

（1）道路交通環境の整備

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

特に交通の安全を確保する必要がある道路において、「人優先」の考えの下、歩道及び自転車の安全確保を重視し、歩道や自転車通行空間等の交通安全施設等の整備や交通規制の推進等により、車両の速度抑制や通行の適切な分離を図り、安全な道路交通環境の形成を推進する。

（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は、警察、道路管理者、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を図る等、エリア単位で交通安全対策を推進する。

特に、令和8年9月から道路交通法の改正により生活道路の法定速度が30キロメートル毎時に引き下げられることを踏まえ、「生活道路は人が優先」であるとの意識の定着を図るとともに、ハンプ等の速度抑制対策等によるゾーン30プラスの整備を推進し、こ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。

（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、「佐賀市通学路交通安全・防犯プログラム」等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。

幼児・児童・生徒等の通行の安全を確保するため、通学路等における歩道整備を推進するとともに、ハンプや防護柵の設置、路肩のカラー舗装等の交通安全対策を実施し、安全な通行環境の確保を図る。

(ウ) 高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備

高齢者や障がい者等を含めた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平坦性が確保された幅の広い歩道等を整備する。

また、横断歩道やバス停付近における違法駐車や、歩道及び視覚障がい者誘導用ブロック上の放置自転車等については、撤去の推進や関係機関への取締り強化の要請により、移動の円滑化を図る。

イ 交通安全施設等の整備事業の推進

交通の安全を確保する必要がある道路について、重点的かつ効果的に交通安全施設等の整備を推進し、道路交通環境の改善を図ることにより、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

生活道路においては、「人優先」の考えの下、ゾーン30プラス等による車両速度の抑制、通過交通の抑制・排除等を図るとともに、歩道整備や自転車通行空間の確保により、安全で安心な歩行・走行環境の形成を推進する。

また、通学路における安全確保や、高齢者等が安心して通行できる歩行空間の整備を推進する。

(イ) 道路交通環境整備への住民参加の促進

道路交通環境の整備に当たっては、地域ごとの交通実態や利用状況を踏まえ、地域住民や道路利用者の意見を反映した対策を推進する。

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

道路交通環境の整備に当たっては、交通の安全が住民の安全意識により支えられていることから、住民が計画段階から参加し、安全で良好な交通環境を実現させる仕組みをつくり、行政と地域住民の連携による交通安全対策を推進する。

ウ 高齢者等の移動手段の確保・充実

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、「佐賀市地域公共交通計画」に基づき、地域、交通事業者等と連携しながら、公共交通サービスの維持・改善を図るとともに、地域の実情に応じた持続可能な移動手段の確保・充実に推進する。また、高齢者の安全な外出を支える観点から、交通手段の確保と交通安全対策を一体的に推進する。

エ 効果的な交通規制の推進

地域の交通実態や道路環境を踏まえ、安全で円滑な交通の確保を図るため、関係機関と連携し、効果的な交通規制や交通管制の実施について働きかける。また、生活道路における速度規制の見直しなど、人優先の交通環境の形成に向

けた取組を推進する。

オ 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

歩行者の安全確保を最優先としつつ、自転車通行空間の整備等により、歩行者と自転車の適切な分離を図るなど、安全で快適な通行環境の整備を推進する。また、「佐賀市自転車利用環境整備計画」に基づき、自転車利用空間ネットワークの形成や駐輪環境の整備を進める。

さらに、自転車利用者に対する交通ルールの遵守及びマナー向上を図るため、関係機関と連携した啓発や指導を推進する。あわせて、ヘルメット着用の促進を図るとともに、特定小型原動機付自転車等の新たなモビリティについても、安全な利用に向けた周知啓発を行う。

(イ) 自転車等の駐車対策の推進

自転車等の駐車需要に応じた駐車場の整備を推進するとともに、適正な利用の促進を図る。

また、放置自転車の解消に向け、関係機関と連携しながら整理・撤去等の対策を推進し、良好な交通環境の確保を図る。さらに、放置自転車の問題の解決を図り、良好な交通環境を確保するため、佐賀駅周辺において自転車放置禁止区域に指定している道路に駐車された自転車の整理、撤去等の推進を図る。

カ 道路交通の円滑化の推進

交通渋滞の緩和等による道路交通の円滑化は、交通事故の防止にも資することから、地域の交通実態を踏まえ、交差点の改良やパークアンドライドの推進など、関係機関と連携した取組を推進する。また、「佐賀市地域公共交通計画」との連携を図りながら、公共交通機関の利用促進を図ることにより、自動車交通の抑制と交通の円滑化を推進する。

(ア) 公共交通機関利用の促進

鉄道・バス事業者等と連携し、運行サービスの改善や乗継ぎの利便性向上等により、公共交通の利用促進を図る。

キ 災害に備えた道路交通環境の整備

近年、豪雨等による道路の冠水や土砂災害の発生リスクが高まっていることを踏まえ、災害時においても安全で円滑な道路交通を確保できるよう、道路交通環境の整備を推進する。

特に、地域の実情を踏まえ、冠水や土砂災害の恐れがある箇所における対策や、災害時の通行止め等に対応した代替路の確保など、災害に強い道路ネットワークの形成を図る。

また、緊急輸送道路の機能確保に向けた取組や、関係機関と連携した災害時

の交通対策を推進する。

ク 違法駐車を排除する気運の醸成・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、地域交通安全活動推進委員と連携して、住民の理解と協力を得ながら違法駐車を排除する気運の醸成・高揚を図る。

ケ 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

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、占用物件等の維持管理の適正化について指導する。

(イ) こどもの遊び場等の確保

こどもの遊び場の確保を図ることにより、路上での遊戯等による交通事故の防止に資するとともに、都市部における良好な生活環境づくり等を図るため、都市公園等の整備を推進する。

さらに、繁華街、小住宅集合地域、交通頻繁地域等、こどもの遊び場等の環境に恵まれない地域又はこれに近接する地域に、主として幼児及び小学校低学年児童を対象とした公立の小学校の校庭及び体育施設等の開放の促進を図る。

(ウ) 冬期の安全の確保

冬期においては、積雪・凍結路面对策として凍結防止剤散布を実施するとともに、気象、路面状況等の情報を収集し、道路利用者に提供するなど、安全な道路交通の確保を図る。

(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は、交通社会の一員としての責任を自覚し、交通ルール遵守と交通マナーの向上を図るとともに、他者を思いやる意識を育成する上で重要である。

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、幼児から高齢者に至るまで、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。特に、高齢者に対する交通安全教育の充実を図るとともに、高齢者の特性を踏まえた思いやりのある行動の促進など、全ての世代に対する意識啓発を推進する。

また、自転車の安全利用やシートベルトの着用、反射材用品の活用、飲酒運転の根絶に加え、携帯電話の使用等、いわゆる「ながら運転」の危険性についての周知など、交通ルールの遵守に向けた普及啓発を推進する。

さらに、参加・体験・実践型の教育手法を取り入れるとともに、県、市、警察、学校、関係機関・団体、地域、企業及び家庭が連携し、地域ぐるみの活動を推進する。併せて、世代間交流の促進などにより、交通安全意識の定着を図る。

加えて、在留外国人や訪日外国人の増加を踏まえ、交通ルールやマナーについてわかりやすく伝える取組を推進する。

ア 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

交通安全教育については、交通安全教育指針等に基づき、幼児から高齢者に至るまで、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教育を推進する。また、参加・体験・実践型の教育手法を取り入れるとともに、関係機関・団体と連携し、地域の実情に応じた効果的な交通安全教育を推進する。

(ア) 幼児に対する交通安全教育の推進

幼児に対しては、基本的な交通ルールや交通マナーの習得を図るとともに、安全に道路を通行するために必要な基礎的な知識及び技能の習得を推進する。また、幼稚園、保育所等における日常の教育活動を通じた継続的な交通安全教育や、保護者への啓発を推進する。さらに、模擬信号機や映像教材等を活用し、視覚的に分かりやすい指導を実施する。

(イ) 小学生に対する交通安全教育の推進

小学生に対しては、歩行者及び自転車利用者として必要な知識及び技能の習得を図るとともに、危険の予測及び回避能力の向上を図る。また、学校教育活動全体を通じて、家庭や関係機関・団体と連携しながら交通安全教育を推進する。さらに、歩行者としての心得や自転車の安全な利用、危険の予測と回避などに加え、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

中学生に対しては、自転車の安全利用を中心に、交通ルールの遵守及び交通マナーの向上を図るとともに、他者への配慮を含めた安全意識の向上

を図る。また、自転車の交通違反に対する指導強化の動向も踏まえ、交通ルールを守ることの重要性について理解を深める教育を推進する。さらに、スケアードストレイト方式による交通事故再現等の体験的な学習を通じ、危険回避能力の向上を図る。

(エ) 高校生に対する交通安全教育の推進

高校生に対しては、自転車及び二輪車等の利用に関する知識及び技能の習得を図るとともに、交通社会の一員として責任ある行動がとれるよう交通安全教育を推進する。また、免許取得を見据え、交通ルールの遵守及び安全運転意識の向上を図るとともに、自転車の交通違反に対する交通反則通告制度の導入等を踏まえ、交通違反に対する責任についての理解を深める教育を推進する。さらに、関係機関・団体と連携し、実践的な交通安全教育の充実を図る。

(オ) 成人に対する交通安全教育の推進

成人に対しては、自動車等の運転者としての責任を自覚し、安全運転の確保を図るため、交通ルールの遵守や危険予測・回避能力の向上、思いやりのある運転の実践を促進するとともに、交通事故の被害者及び加害者双方の立場を踏まえた意識の向上を図る。また、飲酒運転の根絶や携帯電話の使用等、いわゆる「ながら運転」の防止など、重大事故につながる危険行為の防止に向けた交通安全教育を推進する。さらに、社会教育活動や職場における取組等を通じ、関係機関・団体と連携した交通安全教育を推進する。

(カ) 高齢者に対する交通安全教育の推進

高齢者に対しては、加齢に伴う身体機能の変化が交通行動に及ぼす影響について理解を促すとともに、道路及び交通の状況に応じて安全に行動するために必要な知識及び技能の習得を推進する。また、横断違反を含む交通事故の発生状況の特徴を踏まえ、交通ルールの遵守を促す交通安全教育を推進する。

a 地域における交通安全教育の推進

高齢者が参加するスポーツ活動や文化活動、地域活動等の様々な機会を捉え、関係機関・団体と連携した交通安全教育を推進する。また、佐賀市老人クラブ連合会の協力を得て、各老人クラブに置かれている交通安全指導員を中心とした地域に根ざした交通安全教育の充実を図る。

また、警察と連携して、高齢者交通安全モデル地区を指定し、地域のリーダーとなる交通安全指導者を委嘱し、交通安全の思想を末端にまで浸透させる。

b 交通安全教室の充実

道路横断時の安全確認や夜間歩行時の注意点、反射材用品の効果等について、具体的な事故実態を踏まえた分かりやすい指導を実施する。

c 体験型交通安全教育の推進

警察等と連携し、「歩行環境シミュレーター」や「自転車シミュレーター」等を

活用した参加・体験型の交通安全教育を推進する。

d 安全運転支援技術の普及啓発

衝突被害軽減ブレーキ等を搭載した安全運転サポート車の周知及び普及を図るとともに、その機能の限界や適切な使用方法についての理解促進に努める。

(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、障がいの特性に応じて、安全に道路を通行するために必要な知識及び技能の習得を図るため、関係機関と連携し、きめ細かな交通安全教育を推進する。また、分かりやすい教材や手法の活用などにより、理解度に応じた交通安全教育を推進する。

(ク) 外国人に対する交通安全教育の推進

在留外国人や訪日外国人の増加を踏まえ、交通社会の一員として安全に行動できるよう、交通ルールやマナーに関する交通安全教育を推進する。特に、母国との交通ルールや交通習慣の違いに留意し、外国人の特性に応じた分かりやすい交通安全教育を推進する。

また、企業や受入機関等と連携し、外国人労働者や留学生等に対しては、関係機関・団体と連携し、多言語による情報提供や視覚的に分かりやすい教材の活用等により、交通ルールの理解促進を図る。さらに、自転車の利用機会が多い実態を踏まえ、自転車の安全利用に関する交通安全教育の充実を図る。

イ 交通安全に関する普及啓発活動の推進

交通安全に関する普及啓発活動は、交通安全教育と相まって、市民一人一人の交通安全意識の向上と交通ルールの遵守の徹底を図り、安全な交通行動の定着につなげるために重要である。このため、SNS等の多様な媒体を活用し、広報活動や各種キャンペーン等を通じて、交通安全に関する情報を広く発信するとともに、地域の実情や交通事故の発生状況を踏まえた効果的な普及啓発を推進する。また、関係機関・団体や地域住民等と連携し、継続的かつ一体的な交通安全活動を推進する。

(ア) 交通安全県民運動の推進

交通安全に対する市民の関心を高め、交通安全意識の高揚を図るため、交通安全県民運動を推進する。特に、春・夏・秋及び年末の交通安全運動期間を中心に、佐賀市交通対策協議会等の構成機関・団体と連携し、交通安全運動を組織的・継続的に展開する。

a 運動重点項目の設定

交通安全県民運動の重点項目としては、歩行者・自転車・自動車運転者の交通事故防止や、夕暮れ時及び夜間の交通事故防止等を設定するとともに、地域の実情に即した効果的な運動を推進するため、必要に応じて地域の重点を定める。

b 本市における重点的取組

市内の人身交通事故の発生要因を踏まえ、「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、スマートフォン使用等）」の根絶に向け、関係機関・団体と連携し、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」を活用した広報啓発や交通安全教育を推進する。

また、全人身交通事故の約4割を占める追突事故の防止を図るため、追突事故抑止に向けた街頭活動（追突事故ゼロ 前を見よ作戦）を実施するとともに、「みつつの3運動」の推進により、追突事故防止に向けた取組を強化する。

※「みつつの3運動」

3秒間の車間距離・3秒・30メートルルール（方向指示器）の徹底・3分前の出発

(イ) 歩行者の安全確保

a 横断歩道における安全確保

信号機のない横断歩道における死亡事故では、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、交通安全教育及び交通指導取締り等を推進する。また、横断歩道以外の場所においても歩行者保護の徹底が図られるよう、運転者に対する指導及び普及啓発を推進する。

また、歩行者に対しては、横断歩道の利用や信号遵守等の基本的な交通ルール の周知を図るとともに、横断時におけるハンドサインを活用した意思表示や安全確認の徹底など、自らの安全を守るための交通行動の促進に向けた交通安全教育を推進する。

b 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資す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た積極的な広報啓発を推進する。

特に、歩行中の交通事故死者数の中で占める割合が高い高齢者に対しては、職員出前講座や街頭キャンペーン等における反射材の配布等により、普及促進を図る。

(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、自転車利用者一人一人が交通事故の防止を自らの課題として認識し、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、正しい交通マナーの実践を促進する。

a 自転車の安全対策の強化

自転車が道路を通行する場合は、車両として交通ルールを遵守しなければならないことを理解するための交通安全教育等を強化する。

令和6年11月に施行された、自転車の「ながらスマホ」の罰則強化、酒気帯び運転の罰則対象化に関する広報啓発を推進するほか、交通事故防止

のための基本的な交通ルールを理解等を徹底する取組を推進するとともに、令和8年4月から交通反則通告制度が施行されていることを周知する。加えて、ヘルメット着用をはじめとした交通ルール・マナー、交通事故に備えた損害賠償責任保険等への加入等についての広報啓発、交通安全教育の充実等自転車の安全対策を強化する。

b 自転車の交通安全教育の推進

自転車の交通安全教育は、心身の発達状況や利用目的等のライフステージに応じて、自転車の安全・安心な運転に必要な事項を習得することができるように、「自転車の交通安全教育ガイドライン」を踏まえ、民間事業者や団体、県・市町、家庭、学校等の様々な教育主体が、それぞれが持つ教育機会に応じた交通安全教育を推進する。

c 夜間における安全対策

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を踏まえ、灯火点灯の徹底や反射材用品の取付促進により、被視認性の向上を図る。

d ヘルメット着用の推進

幼児・児童の保護者に対し、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を図り、着用の徹底を図るとともに、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) 自動車(二輪車を含む。)の安全運転の推進

a 妨害運転(あおり運転)防止に向けた広報啓発活動の推進

その罰則の重さを認識するとともに、自動車の運転者が全ての交通参加者に対し、思いやりと譲り合いの気持ちを持った運転を行うことが必要であること、妨害運転を受けた場合には、安全な場所に避難し、車外に出ることなく110番通報するなどの対応等について、広報啓発活動を推進する。

b 飲酒運転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や広報啓発を引き続き推進する。また、交通ボランティアや安全運転管理者、酒類製造・販売業者、酒類提供飲食店及び駐車場関係者等と連携し、ハンドルキーパー運動の普及啓発を推進するなど、地域や職域等における飲酒運転根絶の取組を一層進める。これらの取組を通じ、「飲酒運転を絶対にしない、させない」という市民の規範意識の更なる向上を図る。

c 「ながらスマホ」対策の強化

自動車運転中の携帯電話使用等による交通事故・交通違反が増加している状況に鑑み、スマートフォンの画面を注視したり、携帯電話で通話したりしながら運転する、「ながらスマホ」について、道路交通法で禁止されていること、及びその危険性や交通事故実態等について広報啓発を推進する。

d 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の促進を図り、

後部座席を含めた全ての座席における正しい着用の徹底を図るための広報啓発を推進する。

e 児童を含む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。

f 二輪車乗車中のヘルメット及びプロテクターの正しい着用方法の周知徹底の推進

二輪車乗車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、顎紐をしっかり締めるなど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・団体と連携した広報啓発活動を推進するなど、頭部と胸部等の保護の重要性について理解増進に努める。

(オ) 新しい小型モビリティの安全対策

a 特定小型原動機付自転車の安全利用の推進

特定小型原動機付自転車の安全利用について関係事業者と連携して利用者に対して周知徹底を図るとともに、若い世代を中心に様々な機会を利用し、安全教育を強化する。

b ペダル付き電動バイクの安全対策の推進

ペダル付き電動バイクについては、一般原動機付自転車等に適用される交通ルールを遵守する必要があることについて、関係機関、販売事業者、プラットフォーム提供事業者等と連携して、周知を徹底する。

また、「自動車又は一般原動機付自転車に該当するペダル付き電動バイク及びキックボード様の立ち乗り型電動車の交通事故を防止するための関係事業者ガイドライン」に基づき、関係事業者が取り組むべき交通安全対策の一層の推進を図る。

(カ) 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、インターネット等の多様な媒体を活用し、交通事故等の実態や日常生活に密着した内容、交通事故被害者等の声を取り入れるなど、具体的で訴求力の高い広報を重点的かつ集中的に実施する。

a 集中的かつ効果的な広報の実施

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、官民が連携した各種媒体を通じた集中的な広報活動を推進する。

b 関係機関等との連携による広報の推進

民間団体の交通安全に関する広報活動を支援するため、交通安全に関する資料や情報の提供を行うとともに、報道機関の理解と協力を得ながら、市全体での交通安全意識の高揚を図る。

c 交通事故情報の提供の推進

市民が交通事故の発生状況を認識するとともに、交通事故防止に関する意識啓発を目的として、インターネット等各種広報媒体を通じて事故データ

及び事故多発地点に関する情報の提供及び発信を推進する。

(キ) 先進技術等の活用及び情報提供

衝突被害軽減ブレーキ等の先進安全技術の普及や自動運転技術の進展を踏まえ、これらの技術の適切な活用を促進する。本市における自動運転バスの実証実験等の取組を通じ、先進技術を活用した新たな交通手段に関する理解の促進を図る。

併せて、これらの技術の有効性や限界について正しい理解を促すための情報提供を推進するとともに、技術の過信による交通事故の防止を図る。さらに、自動車アセスメント情報や安全装置の有効性、ドライブレコーダーの活用等に関する情報について、利用者の特性に応じて分かりやすく提供し、安全な利用の促進を図る。

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、交通安全教育を担う指導者やボランティアの養成、各種事業や行事に対する支援、交通安全に関する資料の提供等を通じ、その主体的かつ継続的な活動の促進を図る。

また、交通安全対策に関する行政と民間団体間の連携を強化するとともに、民間団体相互の連携を図るため、定期的な情報提供や意見交換を行い、交通安全に関する市民挙げての交通安全活動の展開を図る。

さらに、地域の状況に応じた交通安全教育の担い手の育成を図るとともに、交通ボランティア等の高齢化が進行する中、交通安全の取組を次世代へ着実に継承していくため、幅広い年代の参画を促進する。

(3) 安全運転の確保

安全運転を確保するためには、運転者の能力及び資質の向上を図ることが重要であり、自動車や二輪車の運転者に加え、自転車利用者を含めた運転者に対する交通安全教育の充実を進める必要がある。また、これから運転免許を取得しようとする者に対する教育についても充実させる。

さらに、今後も増加が見込まれる高齢運転者に対する教育の充実を図る。

併せて、広報啓発等を通じて、運転者に対し、高齢者や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高揚を図る。

ア 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) 二輪車安全運転対策の推進

交通安全協会等の関係機関と連携し、正しい二輪車運転マナーや運転技能の向上を図る講習会の周知等により、交通安全教育を推進する。

(イ) 自転車安全運転対策の推進

自転車に関係する交通事故の防止を図るため、自転車利用者を車両の運転者として位置付けた交通安全教育を推進する。特に、交通ルールの遵守や危険予測・回避に関する教育を充実させるとともに、自転車の交通違反に対する交通反則通告制度の導入等を踏まえ、安全運転に関する意識の向上を図る。

(ウ) 高齢運転者対策の充実

a 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、加齢に伴う身体機能の変化を自覚させるとともに、交通状況に応じた実践的な事故防止教育を実施する。

b 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の向上を図るため、高齢者マークの積極的な使用促進を図る。

c 高齢者支援施策の推進

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、佐賀市地域公共交通計画に基づき、公共交通機関の確保・維持・改善の取組を推進する。また、県及び警察と連携し、運転経歴証明書制度の周知を図るなど、自動車等の運転に不安を有する高齢者等が運転免許証を返納しやすい環境の整備を図るほか、各人の身体機能を把握した上でその日の体調や運転距離をはじめ雨天は運転を控えるなどの、自らの運転能力に沿った「マイペース運転」の導入等についても推進する。

(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不正改造車を排除し、自動車の安全運行を確保するため、関係機関の支援及び自動車関係団体の協力の下、「不正改造車を排除する運動」を展開し、広報活動を通じて自動車ユーザー及び自動車関係事業者等の認識向上を図る。

イ 自転車の安全性の確保

(ア) 点検整備及び正しい利用の促進

自転車利用者に対し、定期的な点検整備の重要性の周知や、各種マーク制度(BAA マーク、TS マーク、SG マーク、JIS マーク等)の周知を通じて、安全基準を満たした自転車の普及を促進する。

(イ) 損害賠償責任保険の加入促進

自転車が加害者となる事故において、高額な賠償責任が生じる事例を踏まえ、被害者の救済及び加害者の経済的負担への備えの観点から、損害賠償責任保険制度の周知及び加入促進を図る。

(ウ) 夜間における安全対策の推進

夜間における交通事故の防止を図るため、灯火の点灯の徹底や反射器材等の普及促進により、自転車の被視認性の向上を推進する。また、児童・生徒の利用する自転車については、関係機関と連携し、灯火のオートライト化を推進する。

(5) 道路交通秩序の維持

交通ルール無視による交通事故を防止するため、交通指導取締り、交通事故事件捜査及び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、死亡事故等の重大事故に直結する悪質性、危険性及び迷惑性の高い違反に重点を置いた交通指導取締りの強化を関係機関に働きかける。特に、携帯電話使用等のながら運転、前方不注意及び車間距離不保持等、追突事故の要因となる違反について重点的な対策を推進する。

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事故の防止に重点を置いて、交通指導取締りが効果的に実施されるよう関係機関に働きかける。

a 交通事故抑止に資する交通指導取締りの推進

指導取締り体制の充実を図り、子ども、高齢者、障がい者等の保護の観点に立った交通取締りの推進や、事故多発路線等における街頭指導活動の強化について関係機関に働きかける。

また、無免許運転、飲酒運転、速度超過、横断歩行者妨害等の悪質性、危険性及び迷惑性の高い違反に加え、携帯電話使用等のながら運転、前方不注意及び車間距離不保持等、追突事故の要因となる違反について重点的な対策の推進を図る。

さらに、飲酒運転については、違反者の早期排除を図るとともに、運転者の周辺者による助長行為の防止に向けた広報活動の推進を図り、飲酒運転の根絶に向けた取組を徹底する。

b 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、一時不停止等に対して積極的に指導警告を行うとともに、令和8年4月1日から施行された自転車への交通反則通告制度を踏まえ、自転車指導啓発重点地区等を中心とした事故抑止に資する取締りを推進する。

また、自転車利用時の「ながらスマホ」の取締りを通じた、若年時からの基本ルール、遵法意識の浸透を図る。交通ルール遵守の徹底に向けた取組の強化を図る。

イ 暴走族等対策の推進

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))による不法事案の防止及び交通秩序の確保を図るとともに、青少年の健全育成に資するため、関係機関・団体が連携し、暴走族による組織的な活動のみならず、少人数による散発的な暴走行為も含め、総合

的かつ継続的な対策を推進する。

(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

暴走族による不法行為の防止及び交通秩序の維持を図るため、佐賀市暴走族等追放条例に基づき、関係機関・団体と連携し、暴走族を許さない社会環境づくりを推進するとともに、『暴走しない・させない・見に行かない』の3ない運動を展開し、暴走族追放気運の高揚を図る。

また、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、家庭や学校、地域における指導の充実を図るとともに、青少年育成団体等と連携し、青少年の健全育成の観点から取組を推進する。

さらに、近年の少人数による散発的な暴走行為の発生状況を踏まえ、関係機関と連携し、実態に応じた対応を図る。

(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が滞留しやすい公共施設等について、管理の徹底を図ることにより、暴走族等を集まらせないための環境づくりを推進する。また、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進める。

(ウ) 暴走族等に対する交通指導取締りの強化

集団暴走行為、爆音暴走行為及び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た検挙及び補導が図られるよう関係機関に働きかける。

(6) 救助・救急活動の充実

交通事故による負傷者の救命を図り、被害を最小限にとどめるため、迅速かつ適切な救助・救急活動が行われるよう、体制の整備及び拡充を図る。

ア 救助・救急体制の整備

(ア) 救助・救急体制の整備・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・救急体制の整備・拡充を推進する。

(イ) 自動体外式除細動器の使用も含めた応急手当の普及啓発活動の推進

バイスタンダー(現場に居合わせた者)による迅速かつ適切な応急手当の実施は、救命率の向上に大きく寄与することから、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を通じた普及啓発活動を推進するほか、交通安全の指導に携わる者、安全運転管理者等及び交通事故現場に遭遇する可能性の高い業務用自動車運転者等に対しても広く知識の普及に努める。

また、中学校及び高等学校における止血法、包帯法及び心肺蘇生法等の応急手当(AEDを含む。)の指導充実を図るとともに、教職員の指導力・実践力の向上を図る。

(ウ) 救急救命士の養成・配置等の促進

プレホスピタルケア(救急現場及び搬送途上における応急処置)の充実のため、高度な処置が可能な救急救命士の養成・配置が適切に推進されるよう関係機関と連携する。

イ 救急医療体制の整備

少子高齢化の進展等に伴う救急需要の増加を踏まえ、救急医療体制の基盤となる初期救急医療体制について、関係機関と連携し、その確保及び充実を図る。

ウ 救急関係機関の協力関係の確保

救急医療施設への迅速かつ円滑な収容を確保するため、救急医療機関、消防機関等の関係機関における緊密な連携・協力関係の確保を推進する。

また、医師の判断を直接救急現場に届けられるようにするため、救急自動車に設置した自動車電話又は携帯電話により医師と直接交信するシステム(ホットライン)や、患者の容態に関するデータを医療機関へ送信する装置等を活用するなど、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) 被害者等支援の充実と推進

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るとともに、かけがえのない生命を失うなど、極めて深刻な被害に直面している。こうした交通事故被害者等への支援は極めて重要であることから、交通事故被害者等支援のための施策を推進する。

ア 交通事故相談業務の推進

交通事故に関する損害賠償等の問題は複雑多岐にわたり、相談には法律や医療等に関する専門的知識が必要とされる場合が多い。このため、県が設置する交通事故相談窓口や関係機関の利用について市民への周知を図る。

イ 交通事故被害者等支援の充実

(ア) 交通事故被害者等に対する支援制度の周知

交通事故被害者等に対する生活支援、給付制度及び相談支援制度等について、関係機関と連携し、その周知を図る。

(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、犯罪被害者支援団体、自助グループ等と連携し、被害者等の心情に配慮した相談支援の推進を図る。また、関係機関相互の連携を強化し、交通事故被害者等が適切な支援を受けられる体制の確保に努める。

ウ 交通災害共済の加入促進

交通事故による治療費等の負担軽減を図るため、佐賀県市町総合事務組合が実施する、安価な掛金で加入可能な見舞金制度である交通災害共済について周知を行い、加入促進を図る。

第3章 踏切道における交通の安全

第1節 踏切事故のない社会を目指して

踏切事故は、長期的には減少傾向にあるものの、依然として鉄道運転事故の約4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。このような状況を踏まえ、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。

1 踏切事故の状況等

(1) 踏切事故の状況

踏切事故(鉄道の運転事故のうち、踏切障害及びこれに起因する列車事故をいう。)は、長期的には減少傾向にあり、令和6年度の全国の発生件数は217件、死傷者数は140人となっている。

本市においては、多布施踏切での踏切支障事故(立ち往生)が令和2年度から6年度までの5年間で44件発生しており、引き続き対策が求められる状況にある。

踏切事故の減少は、踏切道の改良や安全対策の推進によるところが大きいと考えられるが、依然として踏切事故は鉄道事故の約4割を占めていることから関係機関と連携し、引き続きの対策を推進していく必要がある。

(2) 近年の踏切事故の特徴

令和3年度から6年度の全国における踏切事故の特徴としては、

ア 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か所当たりの発生件数でみると、第4種踏切道(遮断機や警報機が設置されていない簡易的な踏切)が最も多くなっている。

イ 衝撃物別では自動車と衝突したものが約4割、歩行者と衝突したものが約4割を占めている。

ウ 原因別でみると直前横断によるものが約5割を占めている。

エ 踏切事故では、高齢者が関係するものが多く、65歳以上で約4割を占めている。

こと等が挙げられる。

2 交通安全計画における目標

踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、市民の理解と協力の下、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、踏切事故の発生を未然に防止するため、極力その抑制に努める。

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、第11次交通安全基本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、多数の死傷者を生ずるなど重大な結果をもたらすおそれがあることから、未然防止を図る必要がある。また、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残されている現状にある。

このため、これらの対策については、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踏まえ、踏切ごとの状況に応じた効果的な対策の推進のため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

(1) 踏切道の構造の改良、踏切保安設備の整備及び交通規制の実施

踏切道の交通量、踏切道の幅員、踏切保安設備の整備状況、迂回路の状況等を踏まえ、関係機関と連携し、踏切道の改良、踏切保安設備の整備及び必要な交通規制の実施等が図られるよう働きかける。

また、本市においては、第1種踏切道が12箇所、第4種踏切道が2箇所、合計14箇所の踏切道が存在しており、見通しが悪い踏切道については、雑草の定期的な伐採等による、視認性の向上対策が必要となっている。

(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

踏切道通行者の安全確保のため、自動車運転者及び歩行者に対し、交通安全意識の向上を図るとともに、踏切支障時における非常押ボタンの操作等の緊急時対応について周知を図る必要がある。

このため、広報活動等を通じて、踏切道通行時における安全確認の徹底や直前横断の防止について周知を行い、安全かつ円滑な踏切道の確保及び踏切事故の防止を図る。