

第 1 1 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」と呼ばれた時期と比較すると、令和2年中の死者数は2,839人と5分の1以下にまで減少するに至った。

同法に基づき、本市においても、これまでに10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10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、平成28年の2,722件から令和2年には1,344件と、大幅に減少している。一方で、令和2年には13人の交通死亡事故による犠牲者がでており、第10次計画の目標の1つである「年間死者数8人以下」の達成には至らず、引き続き厳しい交通情勢である。

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2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4位と高い水準にあり、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3年度から令和7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 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

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6つの視点	12
(1) 高齢者及び子どもの安全確保	12
(2) 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上	13
(3) 生活道路及び幹線道路における安全確保	13
(4) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進	13
(5) 地域が一体となった交通安全対策の推進	14
(6) 先端技術の情報収集・広報	14
2 講じようとする施策(7つの柱)	15
(1) 道路交通環境の整備	15
(2) 交通安全思想の普及徹底	19
(3) 安全運転の確保	27
(4) 車両の安全性の確保	28
(5) 道路交通秩序の維持	28
(6) 救助・救急活動の充実	30
(7) 被害者支援の充実と推進	31

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	33
1 踏切事故の状況等	33
(1) 踏切事故の状況	33
(2) 近年の踏切事故の特徴	33
2 交通安全計画における目標	33
第2節 踏切道における交通の安全についての対策	34
1 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点	34
2 講じようとする施策	34

- (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 34
- (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 ... 34

第1章 佐賀市交通安全計画について

1 計画の目的

第11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。

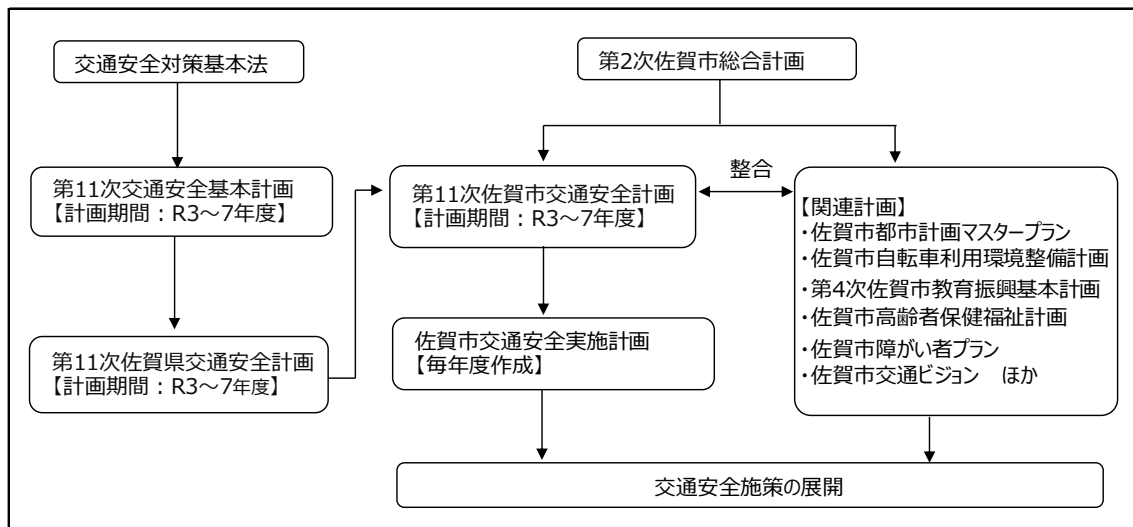
2 計画の期間

本計画は、令和3年度から令和7年度までの5年間の計画とする。

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11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2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。

(2) 人優先の交通安全思想

道路交通においては、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べきである。

(3) 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、年齢や障がいの有無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。

(4) 交通社会を構成する三要素に応じた施策の推進

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それらが活動する場としての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、交通事故等の情勢を踏まえて施策を策定し、かつ、これを市民の理解と協力の下、強力に推進する。

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、運転の管理の改善及び歩行者等の交通安全意識の高揚を図るものとする。

また、交通社会に参加する市民一人一人が、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、普及啓発活動を充実させる。

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、適切な保守管理を行わなければ、不具合に起因する事故等の可能性が大きくなることから、車両の適切な検査等による安全性の確保を図る。

③ 交通環境に係る安全対策

機能分担された道路網の整備、交通安全施設等の整備、交通に関する情報提供の充実、施設の老朽化対策等を図るものとする。

また、交通環境の整備に当たっては、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推進するものとする。

なお、これらの施策を推進する際には、地震や津波等に対する防災の観点にも適切な配慮を行うものとする。

(5) その他の効果的な対策の実施

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。

また、犯罪被害者等基本法の内容を踏まえ、交通安全の分野においても一層の被害者支援の充実を図るものとする。

計画の全体図

基本的な考え方

目標

今後の対策を考える視点

第2章
道路
交通の
安全

- 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。
- 人優先の交通安全思想を基本として、あらゆる施策を推進する。
- 高齢化が進行しても安全に移動できる社会を構築する。

- ①計画期間における年毎の24時間交通事故死者数を7人以下にする
- ②令和7年までに人身交通事故発生件数を850件以下にする

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交通実態等を踏まえたきめ細やかな対策の推進

⑤地域が一体となった交通安全対策の推進

⑥先端技術の情報収集・広報

第3章
交通
踏切の
道安に全

- 踏切事故のない社会を目指す。
- 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。

◎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。**

それぞれの踏切の状況等を勘案した効果的対策の推進

講じようとする施策

実施機関等

① 道路交通環境の整備【計画 P 14】

- ・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
- ・交通安全施設等整備事業の推進
- ・高齢者等の移動手段の確保
- ・効果的な交通規制の推進
- ・自転車利用環境の総合的整備
- ・道路交通の円滑化の推進
- ・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

佐賀国道事務所、警察署、佐賀土木事務所、社会福祉協議会、市：道路整備課、農村環境課、学事課、道路管理課、緑化推進課、生活安全課

② 交通安全思想の普及徹底【計画 P 18】

- ・段階的かつ体系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

警察署、交通安全協会、安全運転管理者協議会、自治会協議会、公民館館長会、地域婦人連絡協議会、老人クラブ連合会、保育会、幼稚園・認定こども園連合会、市立小中学校交通安全対策部、私立中学高等学校校長会、佐城地区高等学校生徒指導連絡協議会、PTA協議会、商工会議所、交通安全指導員会、市：交通政策課、社会教育課、学事課、高齢福祉課、協働推進課、生活安全課

③ 安全運転の確保【計画 P 26】

- ・運転者教育等の充実

警察署、安全運転管理者協議会、自治会協議会、地域婦人連絡協議会、老人クラブ連合会、商工会議所、交通安全指導員会、佐賀県バス・タクシー協会、佐賀県トラック協会、交通安全協会、市：生活安全課

④ 車両の安全性の確保【計画 P 27】

- ・不正改造車の排除
- ・自転車の安全性の確保

佐賀運輸支局、佐賀県自家用自動車協会、佐賀県バス・タクシー協会、佐賀県トラック協会、佐賀南北地区安全運転管理者連絡協議会、警察署、市：学事課、生活安全課

⑤ 道路交通秩序の維持【計画 P 27】

- ・交通の指導取締りの強化等
- ・暴走族対策の推進

警察署、市：社会教育課、学事課、生活安全課

⑥ 救助・救急活動の充実【計画 P 29】

- ・救助・救急体制の整備
- ・救急医療体制の整備
- ・救急関係機関の協力関係の確保

佐賀広域消防局、市：健康づくり課

⑦ 被害者支援の推進【計画 P 30】

- ・交通事故相談業務の推進
- ・交通事故被害者支援の充実
- ・交通災害共済への加入促進

自動車保険請求相談センター
佐賀県交通事故相談所
被害者支援ネットワーク
市：生活安全課

○ 踏切道における安全確保【計画 P 33】

- ・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
- ・その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置

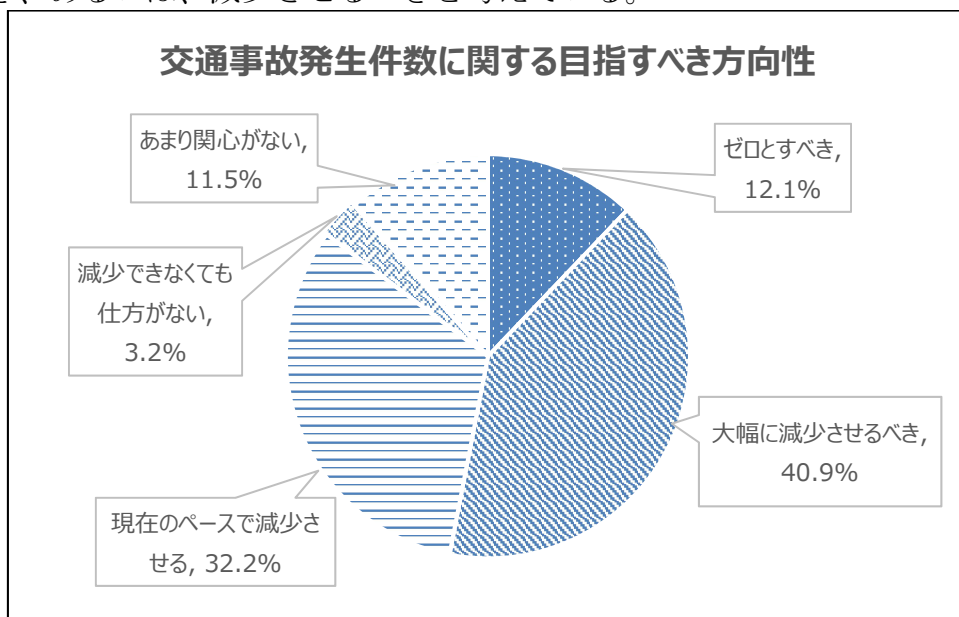
J R九州佐賀駅、佐賀土木事務所、市：道路整備課、道路管理課、生活安全課

第2章 道路交通安全の安全

第1節 交通事故のない社会を目指して

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。

令和2年3月に国が実施した「交通安全意識等に関する国民アンケート調査」によると、交通事故について、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、減少させるべきと考えている。



我々は、人命尊重の理念に基づき、究極的には、交通事故のない社会を目指すべきであり、このような国民意識を踏まえ、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と考える。

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、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。

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。

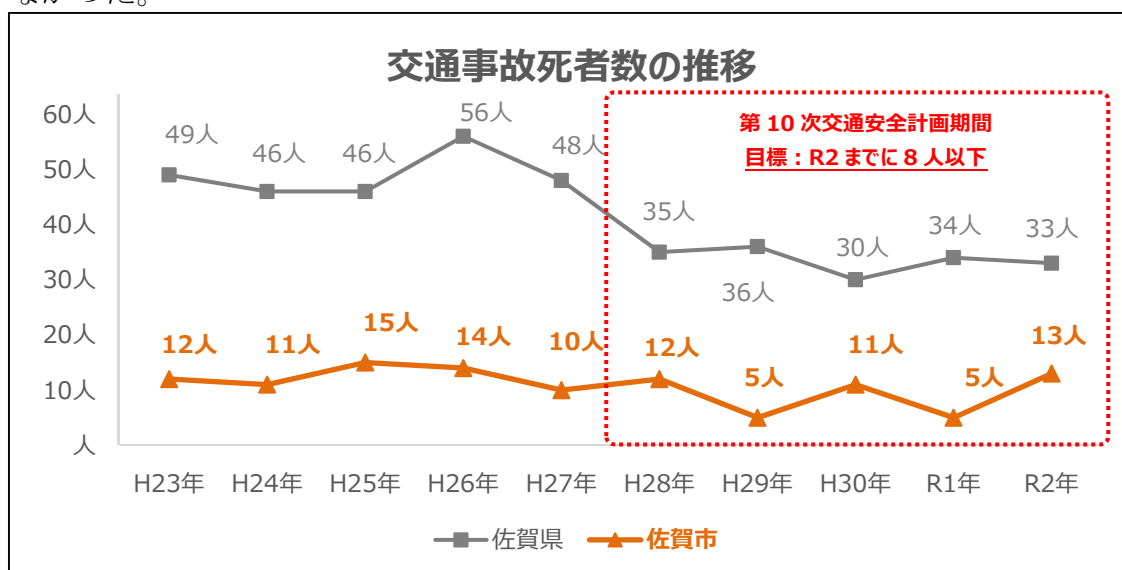
第2節 道路交通安全についての目標

1 交通事故の現状と今後の見通し

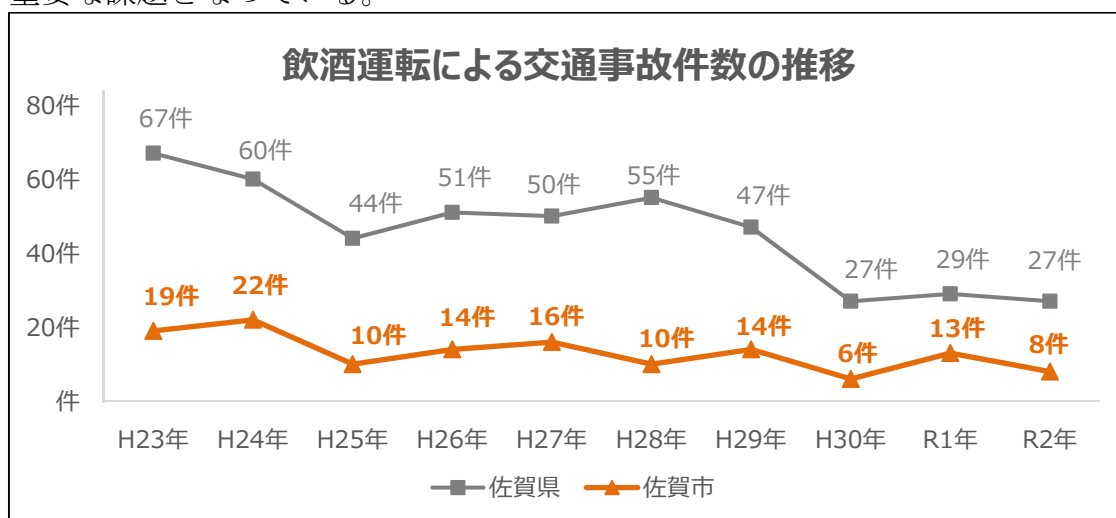
(1) 道路交通事故の現状

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る。こうした中で、第10次交通安全計画における「年間の24時間交通事故死者数8人以下にする」という目標については、平成29年及び令和元年はそれぞれ5人と達成したものの、そのほかの年においては達成には至らなかった。



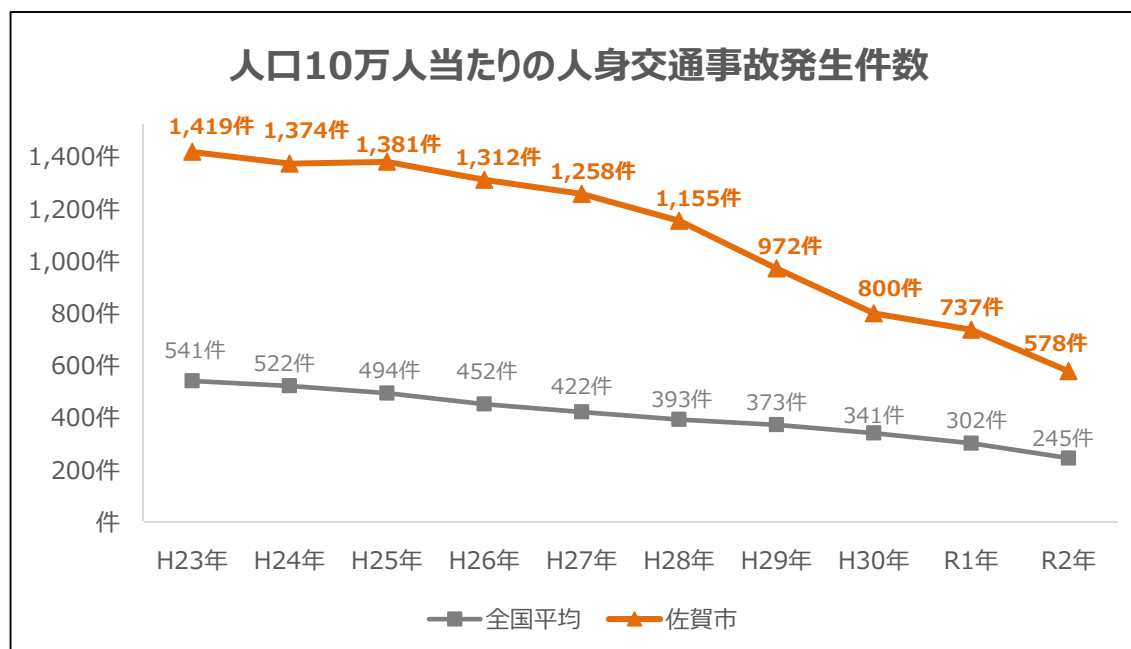
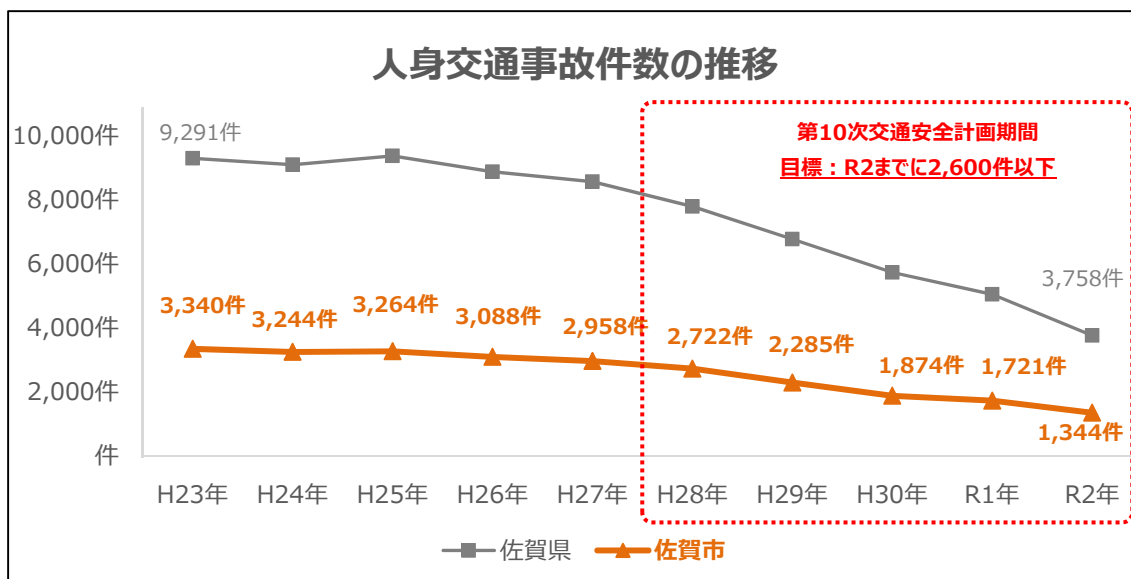
また、飲酒による交通事故発生件数は、平成24年以降減少傾向にあったが、近年は減少幅が鈍化している。令和元年には前年を7件上回る13件発生しており、飲酒運転の撲滅（ゼロ）には未だに至っておらず、引き続き対応すべき重要な課題となっている。



人身交通事故発生件数と負傷者数については、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。特に、第10次交通安全計画期間の5年間では、発生件数を半減させるなど大幅に減少し、第10次交通安全計画における「人身交通事故発生件数を2,600件以下にする」という目標の達成に至った。

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。

※死者数は、市町村合併後換算による数値



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、全人身交通事故の4割以上を占めている
- ・高齢者の関係した交通事故が、全人身交通事故の3割以上を占めている
- ・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5割を占めている

ことなどが挙げられる。

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) 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、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。特に新型コロナウイルス感染症の直接・間接の影響は、市民のライフスタイルや交通行動にも及ぶことが予想される。それでも、平成25年以降、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、各種道路環境の整備、佐賀県全体で行っている脱全国ワーストレベル脱却の取組の効果等により、今後も減少傾向が維持されていくものと見込まれる。

(参考) 佐賀市の交通事故の推移 (第6次計画～第10次計画)

	平成8年	9年	10年	11年	12年	6次計画 平均
人身事故 発生件数	1,840	1,684	1,531	1,839	2,169	1,812.6
死者数	20	22	20	24	22	21.6
傷者数	2,149	1,950	1,733	2,031	2,482	2,069.0
自動車台数	154,679	156,170	158,242	159,142	159,918	
	平成13年	14年	15年	16年	17年	7次計画 平均
人身事故 発生件数	3,654	3,700	3,667	3,592	3,300	3,587.6
死者数	17	13	22	14	15	16.2
傷者数	4,626	4,738	4,896	4,659	4,332	4,650.2
自動車台数	163,619	165,153	166,526	167,593	168,965	
	平成18年	19年	20年	21年	22年	8次計画 平均
人身事故 発生件数	3,141	3,158	3,040	3,079	3,239	3,131.4
死者数	17	7	7	6	10	9.4
傷者数	4,100	4,169	3,952	3,995	4,227	4,088.6
自動車台数	170,345	171,045	171,444	171,332	171,878	
	平成23年	24年	25年	26年	27年	9次計画 平均
人身事故 発生件数	3,340	3,244	3,264	3,088	2,958	3,178.8
死者数	12	11	15	14	10	12.4
傷者数	4,409	4,200	4,338	4,109	3,953	4,201.8
自動車台数	172,873	174,560	175,854	178,167	179,560	
	平成28年	29年	30年	令和元年	2年	10次計画 平均
人身事故 発生件数	2,722	2,285	1,874	1,721	1,344	1,989.2
死者数	12	5	11	5	13	9.2
傷者数	3,564	2,960	2,417	2,268	1,716	2,585.0
自動車台数	180,468	181,809	182,907	183,791	184,663	

- (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7人以下にする。
- ② 令和7年までに人身交通事故発生件数を850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「令和7年までに24時間死者数を2,000人以下とする」を目標の最優先として定めるとともに、死者数を減少させるための重傷事故抑止対策の目標として、「令和7年までに年間の重傷者数を22,000人以下にする」としているところである。

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、死者数については、昭和26年以降これまで最少であった平成30年の30人を下回り、かつ、昭和23年の交通事故統計制度開始後の最小値である昭和25年の22人に近づけるため、「令和7年までに24時間死者数を25人以下にすることを旨とする」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2年は3,758件と昭和41年以降最少であったが、一層の人身交通事故発生件数の抑止を図る観点から、人身交通事故発生件数の抑止目標として、「令和7年までに人身交通事故発生件数2,500件以下を旨とする」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10次佐賀市交通安全計画の目標数である8人を下回る7人以下とすることを旨とする。

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850件以下にすることを旨とする」としている。

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6つの視点

近年、道路交通事故の発生件数並びに道路交通事故による死者数及び死傷者数が減少していることに鑑みると、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、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久しい。

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。

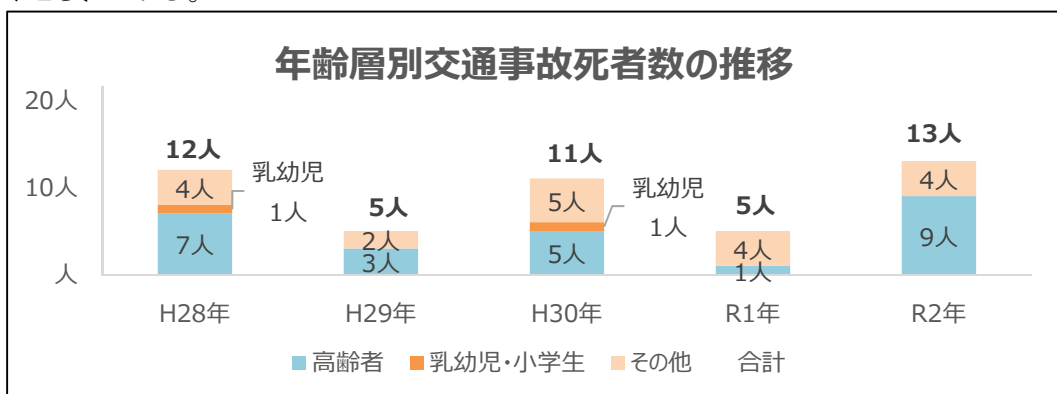
その際、次の(1)～(6)のように対策に係る視点を明確にした上で対策を講ずるべきである。

(1) 高齢者及び子どもの安全確保

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り、特に歩行中の死亡事故や、四輪車乗車中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、歩行中の場合の安全対策とともに、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、先端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ための対策とも連携を深めつつ推進することが重要となる。

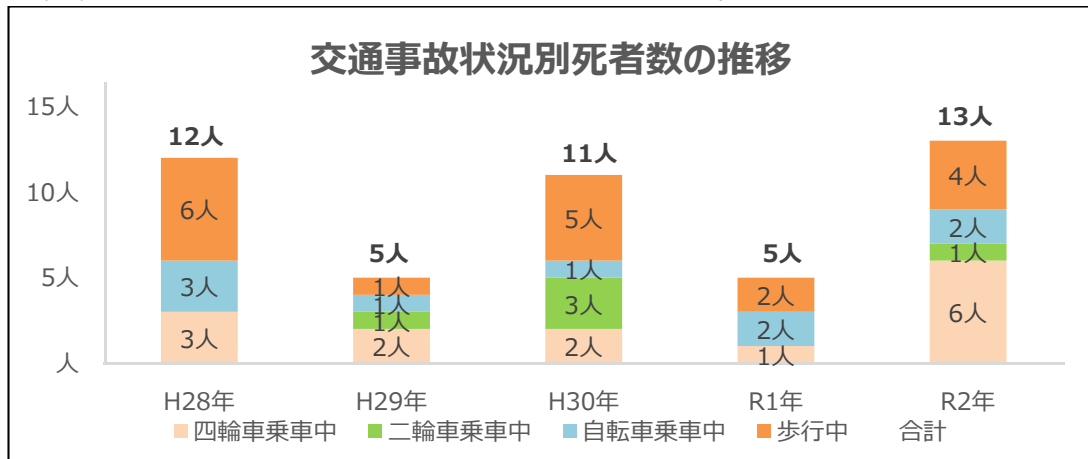
高齢化の進展と同時に考えなければならないのが少子化の進展である。次代を担う子どもの安全を確保する観点から、子どもが日常的に移動する経路や通学路等において、歩道の整備等の安全・安心な歩行空間の整備を積極的に推進する。また、地域で子どもを見守っていくための取組も充実させていく必要がある。



(2) 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上

本市においては、毎年、歩行中の交通事故による犠牲者がでていいる。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。人優先の考えの下、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。また、横断歩行者が関係する死亡事故を減少させるため、横断歩道における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。さらに、歩行者に対しても、横断歩道を渡ることや、夜間は反射材を着用することなど、歩行者が自らの安全を守る行動を促す必要がある。

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、交通事故に繋がる行動が多いことから、交通安全教育等の充実を図る必要がある。さらに、自転車については、歩行者等との衝突により加害者にもなりえることから、自転車の点検・整備の推奨、損害賠償責任保険等への加入促進等の対策も求められる。



(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、交通指導取締りの強化、安全な走行方法の普及等の対策を講じるとともに、幹線道路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幹線道路における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。

(4) 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。

(5) 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、高齢化の一層の進行等に伴う、地域社会のニーズと交通情勢の変化を踏まえつつ、関係団体、地域住民等の協働により、地域に根ざして、交通事故防止上の課題の解決に取り組んでいく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。

(6) 先端技術の情報収集・広報

衝突被害軽減ブレーキ等の先端技術の活用は、交通事故が減少している要因のひとつと考えられる。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運転支援システムの更なる発展、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。そのためにも、安全な自動運転を実用化するための交通ルールの在り方や安全性の担保方策等について、関係機関等と連携して検討しつつ、技術開発等の動向に係る情報収集に努め、適切な広報を推進していく。

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) 被害者支援の充実と推進

(1) 道路交通環境の整備

【第11次計画における重点施策】

- 生活道路における交通安全対策の推進
- 通学路等における交通安全の確保
- 高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備
- 高齢者等の移動手段の確保・充実
- 安全で快適な自転車利用環境の創出

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依然として深刻である。

このため、「人」の視点に立った交通安全対策を推進し、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こととする。

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、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。

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等との連携を強化し、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、外周幹線道路の交通を円滑化するための交差点改良やエリア進入部におけるハンプや狭さく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、「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。

高校、中学校に通う生徒、小学校、幼稚園、保育所（園）、認定こども園や児童館等に通う児童・幼児の通行の安全を確保するため、通学路等の歩道整備等を積極的に推進するとともに、ハンプ・狭さく等の設置、路肩のカラー舗装、防護柵の設置、自転車道・自転車専用通行帯・自転車の通行位置を示した道路等の整備を推進する。

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、病院等を相互に連絡する道路など主要な生活関連経路を中心にユニバーサルデザイン化を考慮した歩道等を積極的に整備する。

特に、佐賀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、歩道のユニバーサルデザイン化、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推進する。

(イ) 横断歩道、バス停留所付近の違法駐車等の悪質性・危険性・迷惑性の高い駐車違反や高齢者・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放置自転車等については、撤去を推進するとともに、取締り強化を要請する。

② 交通安全施設等の整備事業の推進

特に交通の安全を確保する必要がある道路について、次の方針により重点的、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、歩道のユニバーサルデザイン化及び通学路における安全・安心な歩行空間の確保を図る。

イ 道路交通環境整備への住民参加の促進

道路交通の安全は、道路利用者の生活、経済・社会活動に密接に関係するため、対策の立案にあたって地域住民や道路利用者の意見を十分に反映させる必要がある。

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あたっては、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。

③ 高齢者等の移動手手段の確保

令和2年6月に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）等の一部改正法を受け、高齢者をはじめとする地域住民の移動手手段の確保に向け、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、地域の実情に即した持続可能な移動手手段の確保・充実を図る取組を推進する。

④ 効果的な交通規制の推進

安全で円滑な交通流の維持を図るため、地域の交通実態等を踏まえた、効果的な交通規制や交通管制を行うよう関係機関に働きかける。

⑤ 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都市内交通体系の実現に向け、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。

さらに、自転車街頭指導等による、ルール・マナーの啓発活動などのソフト施策を積極的に推進する。

また、令和2年3月に見直しを行った「佐賀市自転車利用環境整備計画」に基づき、「安全、便利、快適かつモラルを意識できる走行環境の実現」を目指して、自転車利用空間ネットワーク計画、自転車駐輪環境整備、社会環境整備を推進していく。

イ 自転車等の駐車対策の推進

自転車等の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推進する。

また、自転車の駐車対策として、自転車の駐車需要が多い佐賀駅周辺に設置した自転車駐車場の機能促進を図る。

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。

⑥ 道路交通の円滑化の推進

依然として厳しい道路交通渋滞を緩和し、道路交通の円滑化を図ること

による交通安全の推進に資するため、交差点の改良等の交通容量の拡大策、パークアンドライドの推進、情報提供の充実等により、道路利用の仕方に工夫を求め、輸送効率の向上や交通量の時間的・空間的平準化を推進する。

※ パークアンドライド

都市部へ乗り入れる自家用自動車による交通混雑の緩和を図るため、郊外の鉄道駅・バスターミナル等の周辺に駐車場を整備し、自動車を駐車（パーク）させ、鉄道・バス等公共交通機関への乗換え（ライド）を促すシステム

ア 公共交通機関利用の促進

鉄道・バス事業者による運行頻度・運行時間の見直し、乗り継ぎ改善等によるシームレスな公共交通の実現を図ることなどにより、公共交通利用の増加及び利便性の向上を図る。

⑦ 災害に備えた道路交通環境の整備

ア 災害に備えた道路の整備

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

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。

また、豪雨・豪雪時等においても、安全・安心で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。

津波に対しては、津波による人的被害を最小化するため、道路利用者への早期情報提供、迅速な避難を行うための避難路の整備及び津波被害発生時においても緊急輸送道路を確保するため、津波浸水域を回避する地域高規格道路等の整備促進を国及び県へ要望していく。

また、地震・津波等の災害発生時に、一時的な避難場所等となる「道の駅」について防災拠点としての活用を県と一体となって推進する。

⑧ 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、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 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。

⑨ 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、許可条件の順守、占用物件等の維持管理の適正化について指導する。

イ 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、都市部における良好な生活環境づくり等を図るため、社会資本整備重点計画等に基づき、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、子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に努める。

(2) 交通安全思想の普及徹底

交通安全教育をはじめとした交通安全思想の普及に関する各種取組は、自他の生命尊重という理念の下に、交通社会の一員としての責任を自覚し、交通安全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。交通安全意識を向上させ、交通マナーを身に付けるためには、人間の成長過程に合わせ、生涯にわたる学習を促進して市民一人一人が交通安全の確保を自らの課題として捉えるよう意識の改革を促すことが重要である。また、人優先の交通安全思想の下、高齢者、障がい者等の交通弱者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。

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、高齢化が進展する中で、高齢者自身の交通安全意識の向上を図るとともに、他の世代に対しても、高齢者の特性を知り、その上で高齢者を保護し、高齢者に配慮する意識を高めるための啓発指導を強化する。

また、地域の見守り活動等を通じ、地域ぐるみで高齢者の安全確保に取り組む。

さらに、自転車を使用することが多い小学生、中学生及び高校生に対しては、交通社会の一員であることを考慮し、自転車運転者講習制度の施行も踏まえ、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。

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、教材の充実を図り、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ぐるみの活動を推進する。

また、地域ぐるみの交通安全教育・普及啓発活動を効果的に推進するため、高齢者を中心に、子ども、親の3世代が交通安全をテーマに交流する世代間交流の促進に努める。

あわせて、在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、交通社会の一員として外国人に対しても交通ルールを適切に伝えるよう努める。

【第11次計画における重点施策】

- 高齢者に対する交通安全教育の推進
- 自転車の安全利用の推進
- 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
- 反射材用品の普及促進
- 飲酒運転の根絶に向けた規範意識の確立
- 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進
- 外国人に対する交通安全教育の推進

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。

- (ア) 幼児の交通安全教育は、反復及び継続して実施し、交通安全に対する基本的習慣を身に付けさせるよう努める。
- (イ) 幼稚園、保育所（園）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。
- (ウ) 模擬信号機を使用した実地訓練や映画・パネルシアター・紙芝居等を使用した視聴覚教育等により分かりやすい指導を実施する。
- (エ) 家庭においては、幼児に対する交通安全教育の重要性を認識させ、適切な指導や積極的な話し合い等が行われ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。

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、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。あわせて、スケアードストレイト方式交通事故再現等の体験的な学習により、中学生の危険回避能力等の向上に努める。

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・団体等と連携・協力を図りながら、保健体育、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、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・団体やPTA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。

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。

また、社会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。

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、関係機関・団体等と連携し、交通安全教育の充実に努める。

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スキル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。

また、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安全教育に努める。

(ア) 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あらゆる機会を捉え、主催団体と連携して高齢者に対する交通安全教室等の交通安全教育を推進する。

(イ) 市老人クラブ連合会の協力を得て、単位老人クラブに置かれている交通安全指導員が中心となって、老人クラブ会員への交通安全教育の徹底を図る。

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。

(ウ) 交通安全教室の開催にあたっては、道路の横断、夜間の歩行、反射材の効果等について、具体的な事故実態を踏まえ、分かりやすい交通安全教育を推進する。

(エ) 警察及び市老人クラブ連合会等と連携し、「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。

(オ) 高齢者を中心に交通事故防止効果が期待できる、衝突被害軽減ブレーキやペダル踏み間違い時加速抑制装置等が搭載された安全運転サポート車の周知と普及を図るとともに、機能に限界があり、正しく利用しなければ作動しない点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、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。

ク 交通公園の利用促進による交通安全教育

交通公園の施設の整備を図り、幼児、児童に対し体験学習を通して、交通安全知識及び交通道德に関する実地指導に努める。

ケ 外国人に対する交通安全教育の推進

技能実習生、留学生等の在住外国人に対し、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、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を推進する。

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り組み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、市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。

交通安全県民運動の運動重点としては、歩行者・自転車・自動車運転者の交通事故防止、夕暮れや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交通安全県民運動を実施するため、必要に応じて地域の重点を定める。

交通安全県民運動の実施に当たっては、事前に、運動の趣旨、実施期間、運動重点、実施計画等について広く住民に周知することにより、市民参加型の交通安全県民運動の充実・発展を図るとともに、関係機関・団体が連携し、運動終了後も継続的・自主的な活動が展開されるよう、事故実態、住民や交通事故被害者等のニーズ等を踏まえた実施に努める。

また、市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強力に推進する。

さらに、全人身交通事故の約4割を占める追突事故を防止するため、市内の追突事故の状況（全事故に占める割合が全国平均より高いことなど）を周知するとともに、追突事故防止のための「みっつの3運動」を推進する。

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。

さらに、横断歩道以外の場所であっても、歩行者保護を徹底するよう車両運転者に対する広報啓発を推進する。

また、歩行者に対しては、横断歩道を渡ること、信号機のあるところでは、その信号に従うといった交通ルールの周知を図る。さらに、運転者に対して横断する意思を明確に伝え、安全を確認してから横断をはじめ、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。

ウ 自転車の安全利用の推進及び損害賠償責任保険等への加入促進

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防止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の強化を図る。特に、自転車の歩道通行時におけるルールや、スマートフォン等の操作や画面を注視しながらの乗車、イヤホン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。

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、加害者になった場合への備え及び被害者保護の観点から、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。

幼児・児童の保護者に対して、自転車乗車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。

このほか、自転車を用いた配達業が増加していることを受け、必要に応じて関係事業者等に対する交通安全対策の働きかけ等を行い、自転車配達員の交通ルール遵守を推進する。

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、後部座席を含めた全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。

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。

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、着用推進シンボルマーク等を活用しつつ、幼稚園・保育所（園）、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、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光式ライト等の普及を図るため、各種広報媒体を活用して積極的な広報啓発を推進する。なかでも、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、講座や街頭キャンペーン時に反射材の配布を行うなどにより、特にその普及の促進を図る。

キ 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、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、駐車場関係者等と連携してハンドルキーパー運動の普及啓発に努めるなど、地域、職域等における飲酒運転根絶の取り組みを更に進め、「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確立を図る。

ク 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、実効の挙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

等を積極的に行うことにより、子ども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とチャイルドシートの正しい着用の徹底、飲酒運転の根絶、違法駐車排除等を図る。

- (イ) 交通安全に果たす家庭の役割は極めて大きいことから、家庭向け広報媒体の積極的な活用、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、飲酒運転を根絶し、暴走運転、無謀運転等を追放する。
- (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、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、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、加齢に伴う身体機能の変化が交通行動に及ぼす影響等について広報を積極的に行う。また、他の年齢層に高齢者の特性を理解させるとともに、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、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、車両の直前直後での横断等）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を促す。

- (ウ) 市民が、交通事故の発生状況を認識し、交通事故防止に関する意識の啓発等を図ることができるよう、地理情報システム等を活用した交通事故分析の高度化を推進し、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・発信に努める。
- (エ) 衝突被害軽減ブレーキや自動運転等の先進技術について、ユーザーが過信することなく適切に使用してもらえるような情報をはじめ、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普及啓発、自動車の正しい使い方、点検整備の方法、交通事故の概況等の情報を総合的な安全情報として取りまとめ、自動車ユーザー、自動車運送事業者、自動車製作者等の情報の受け手に応じ適時適切に届けることにより、関係者の交通安全意識を高める。

③ 交通安全に関する民間団体等の主体的活動の推進

交通安全を目的とする民間団体については、交通安全指導者の養成等の事業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。

そのため、交通安全対策に関する行政・民間団体間及び民間団体相互間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。

また、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。

(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等の充実を図る。

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。

【 第 1 1 次計画における重点施策 】

- 高齢運転者対策の充実
- 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

① 運転者教育等の充実

安全運転に必要な知識及び技能を身に付けた上で安全運転を実施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 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、運転技能を中心とした自動二輪車安全運転講習会の周知を図り、交通安全教育を推進する。

イ 高齢運転者対策の充実

(ア) 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。

(イ) 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。

ウ 高齢運転者支援の推進

自動車等の運転に不安を有する高齢者が運転免許証を返納しやすい環境の整備を図るため、運転経歴証明書制度の周知、佐賀市交通局高齢者運転免許証自主返納支援事業による運転免許証を自主返納したものに対する市営バスの割引運賃等の支援措置等を講じる。また、地域公共交通

計画を策定し、公共交通サービスの改善を図るとともに、地域の実情に即した持続可能な地域公共交通の整備に努める。

エ 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

後部座席を含めた全ての座席のシートベルトの着用徹底チャイルドシートの正しい使用、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

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等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、関係機関の支援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、不正改造防止について広報活動を推進することにより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。

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。また、近年、自転車が加害者となる事故に関し、高額な賠償額となるケースもあり、こうした賠償責任を負った際の支払い原資を担保し、被害者の救済の十全を図るため、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、灯火の点灯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強力に推進する。

(5) 道路交通秩序の維持

交通ルール無視による交通事故を防止するためには、交通指導取締り、交通事故事件捜査、暴走族取締り等を通じ、道路交通秩序の維持を図る必要がある。

このため、交通事故実態等を的確に分析し、死亡事故等重大事故に直結する悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点を置いた交通事故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 1 1 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

① 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。

(ア) 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、速度超過、横断歩行者妨害その他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交通取締りの強化を要望していく。

また、飲酒運転については、違反者を早期に道路交通の場から排除するとともに、運転者の周辺で飲酒運転を助長し、容認している者がでないよう、広報活動を実施し、飲酒運転の根絶に向けて取り組む。

(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違反行為に対しては、積極的に指導警告を行うとともに、無灯火、二人乗り、信号無視、一時不停止、通行区分違反等の危険行為に対する指導警告、検挙措置の推進について要望していく。

② 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、次の暴走族対策を強力に推進する。

ア 暴走族追放気運の高揚及び家庭、学校等における青少年の指導の充実

暴走族追放の気運を高揚させるため、暴走族を許さない社会環境づくりの推進母体となっている「佐賀市暴走族追放審議会」が中心となって、各関係機関との連携の強化を図るとともに、報道機関等に対する資料提供を積極的に行い、暴走族の実態が的確に報道されるよう努め、『暴走しない・させない・見に行かない』の3ない運動を積極的に展開していく。

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、青少年育成団体等との連携を図るなど、青少年の健全育成を図る観点から施策を推進する。

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公共施設等の管理を徹底することにより、暴走族等をい集させないための環境づ

くりを推進するとともに、地域における関係機関・団体が連携を強化し、暴走行為等ができない道路交通環境づくりを行う。

ウ 暴走族に対する指導取締りの強化

暴走族取締り体制及び装備資機材等の充実を図るとともに、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し、再犯防止、解散指導など、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ないことがないように、「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、被害を最小限に留めるため、次により救助・救急体制の整備・拡充を図る。

① 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、消防機関の救助・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。

また、中学校及び高等学校においても止血法や包帯法、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、高度な処置ができる救急救命士の養成・配置等を一層促進する。

また、交通事故等における負傷者に対する外傷病院前救護（JPTEC）の充実を図る。

エ 救助・救急設備の整備の推進

救助工作車、救助資機材の整備を推進するとともに、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。

② 救急医療体制の整備

救急医療体制の基盤となる初期救急医療体制を整備し、休日等急患センターの機能強化及び在宅当番医制の普及定着化を推進する。

また、重症救急患者の診療を確保するための病院群輪番制等による第二次救急医療体制の整備を図るとともに、重篤な救急患者を受け入れるための第三次救急医療体制として、高度の診察機能を有する24時間体制の救命救急センターの整備・充実に向けて、関係機関と連携を図る。

③ 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を図る。

また、救急患者の救命効果の向上を図るため、救急自動車の救助隊員と医師が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）被害者支援の充実と推進

交通事故被害者は、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おり、このような交通事故被害者を支援することは極めて重要であることから、交通事故被害者のための施策を推進する。

① 交通事故相談業務の推進

交通事故の事故処理として、損害賠償の複雑多岐にわたる問題等についての相談が持ち込まれており、相談業務には、高度な専門的知識が必要とされ、法律、医療、遺族等に関する困難な問題が多い。このことから、県交通事故相談所やその他関係機関の利用について市民に広報する。

② 交通事故被害者支援の充実

ア 自動車事故被害者等に対する援助措置の充実

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けや、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育成給付金の給付等に対する広報等の支援を行う。

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、民間の犯罪被害者支援団体、自助グループ等の活動等に対する支援をはじ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、警察署の交通課、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

もに、関係機関相互の連携を図り、さらに、民間の犯罪被害者支援団体等との連携を図る。

③ 交通災害共済の加入促進

人身事故による経済的負担は、加害者側、被害者側共に重く、当事者を含む周囲の人々の生活をも一変させてしまうものである。

特に、高齢者や自転車乗用者の交通事故が増加している現状を踏まえ、交通事故による治療費等の負担を軽減するため佐賀県市町総合事務組合が実施する「交通災害共済」について、自治会組織等を通じて周知し、加入促進を行なっていく。

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。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。

本市においては、令和3年4月に軽乗用車と特急電車の衝突事故が発生している（死亡者はなし）。

全国的に踏切事故は長期的には減少しており、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、③原因別で見ると直前横断によるものが約5割を占めている、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割を占めている、ことなどが挙げられる。

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、踏切事故の発生を極力防止すること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

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結果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

【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、踏切保安設備の整備及び交通規制の実施

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、踏切道の改良、踏切保安設備の整備、必要な交通規制の実施、道路標識の大型化や高輝度化を要望する。

本市においては、第1種踏切道が12箇所、第4種踏切道（警報機も遮断機も設置されていない踏切道）が2箇所、合計14箇所の踏切道があるが、見通しが悪い踏切道では、雑草等の定期的な伐採や一時停止線の設置等の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

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。