

第 10 次平戸市交通安全計画

(平成 28 年度～平成 32 年度)



平成 29 年 2 月

長 崎 県 平 戸 市

平戸市交通安全対策協議会

まえがき

交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図るため、昭和 45 年 6 月、交通安全対策基本法（昭和 45 年法律第 110 号）が制定され、9 次にわたる交通安全計画を作成し、各関係機関・団体等が一体となって交通安全対策を強力に実施することにより、交通安全対策は着実な進展を続けてきたところである。

その結果、昭和 45 年当時 160 人を数えた県内における交通事故による死者数は、平成 27 年には 45 人となり、昭和 45 年の約 3 割にまで減少するに至った。

しかしながら、近年の状況をみると、交通事故件数は依然として高い状態で推移しており、今や事故そのものを減少させることが求められている。

これは特に子どもや高齢者等の交通弱者の事故が多いことが要因と考えられ、今後、幼児期の学習や高齢者の交通教室といったソフト面の指導が重要となってくる。

さらに今後も道路整備による交通量の増大、保有台数の増加が当然予想されることから、関係団体が一丸となり、より一層の施策の徹底を図らなければならない。

また、交通事故の防止は市民一人ひとりが全力を挙げて取り組まなければならない緊急かつ重要な課題である。安全で快適な暮らしを実現するために、人命尊重の理念の下に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、これに基づき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、交通安全対策基本法第 26 条第 1 項の規定に基づき、平成 28 年度から平成 32 年度までの 5 年間に構す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

まえがき

計画の基本理念	1
第1章 道路交通の安全	2
第1節 道路交通事故の現状と交通事故のない社会を目指して.....	2
1 道路交通事故の現状	2
(1) 道路交通事故の現状	
(2) 道路交通を取り巻く状況の展望	
(3) 道路交通事故の見通し	
2 道路交通安全対策の今後の方向	4
(1) 高齢社会及び子どもへの対応	
(2) 市民自らの意識改革	
(3) 全ての座席におけるシートベルト及びチャイルドシート着用の徹底	
(4) 安全かつ円滑な道路交通環境の整備	
(5) 交通安全教育の推進	
(6) 悪質・危険運転等対策の推進	
(7) 救助・救急体制の整備	
(8) 被害者対策の充実	
第2節 講じようとする施策	8
1 道路交通環境の整備	8
(1) 道路交通環境の整備	
(2) 交通安全施設等整備事業の推進	
(3) 効果的な交通規制の推進	
(4) 地域住民等と一体となった安全な道路交通環境の整備	
(5) その他の道路交通環境の整備	
2 交通安全思想の普及徹底	12
(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	

(2) 交通安全に関する普及啓発活動の推進	
(3) 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進等	
3 道路交通秩序の維持	1 9
(1) 交通の指導取締りの強化等	
(2) 暴走族対策の強化	
4 救助・救急活動の充実	2 1
(1) 救助・救急体制の整備	
5 被害者支援の充実と推進	2 2
(1) 損害賠償の請求についての援助等	
(2) 交通事故被害者対策の充実強化	
第2章 鉄道交通の安全	2 3
第1節 鉄道事故のない社会を目指して	2 3
第2節 鉄道交通の安全についての対策	2 3
1 鉄道交通環境の整備	2 3
(1) 線路施設等の安全性の向上	
(2) 運転保安設備の整備	
2 鉄道の安全に関する知識の普及	2 4
3 鉄道の安全な運行の確保	2 4
4 救助・救急活動の充実	2 4
第3章 踏切道における交通の安全	2 5
第1節 踏切事故の現状と交通安全対策の今後の方向	2 5
第2節 講じようとする施策	2 5
1 踏切道の立体交差化、構造の改良及び	
歩行者等立体横断施設の促進及び構造の改良の促進	2 5
2 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施	2 6
3 踏切道の統廃合の促進	2 6
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	2 6

計画の基本理念

市民の願いである安全で安心して暮らせる社会を実現させ、すべての人々が相互理解と思いやりをもって行動し、交通事故を起こさないという意識の下、悲惨な交通事故の根絶に向けて積極的に取り組んでいかなければならない。

特に、弱い立場にある歩行者、中でも高齢者、障害者、子ども等の交通弱者の安全を一層確保することが必要である。

このような「人優先」の交通安全思想を基本としながら、あらゆる施策を推進するものであり、交通社会を構成する人間、車両等の交通機関、それらが活動する場としての交通環境という3つの要素について、それら相互の関連性を考慮しながら、適切かつ効果的な施策を総合的に行うことが重要である。

また、交通安全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、各種団体等が連携し、交通事故のない交通安全社会を目指す。

第1章 道路交通の安全

第1節 道路交通事故の現状と交通事故のない社会を目指して

1 道路交通事故の現状

(1) 道路交通事故の現状

わが国の交通事故の死者数は、平成27年に4,117人と減少傾向にある。

戦後最悪の「交通戦争」と呼ばれた昭和45年の16,765人に比べると、約4分の1に減少し、シートベルト等の着用意識の定着や飲酒運転等の罰則強化などの効果と思われる。

負傷者を加えた死傷者数と事故件数については、平成17年以降減少傾向にあるが、平成27年の死傷者数は670,140人と依然として高い数値となっている。

本県の交通事故による死者数は、昭和45年に160人の最多を数えたが、昭和46年以降減少に向かい、昭和55年には82人とほぼ半減した。その後、増減を繰り返してきたが、第9次計画の最終年の平成27年は45人にまで減少している。

平成27年の本市の事故件数は69件と前年比で5件増加、負傷者は96人で3人増加しているが、死者数は0人となっている。（平成27年長崎県警察本部「交通統計」より）

また、平成23年から27年における交通事故の発生状況及び原因・特徴は次の表のとおりである。

○年次別交通事故の推移（平戸署管内）

	23年	24年	25年	26年	27年
発生件数	82	91	86	64	69
死者数	1	0	0	2	0
負傷者数	113	122	112	93	96

○場所別発生状況（平戸署管内）

	23年	24年	25年	26年	27年
国道	45	55	37	31	34
主要地方道	14	10	11	11	11
一般県道	3	3	2	5	6
市道	19	22	29	13	14
その他	1	1	7	4	4
計	82	91	86	64	69

○類型別発生状況（平戸署管内）

	23年	24年	25年	26年	27年
人対車	9	13	16	10	14
車対車	61	66	57	46	53
車両単独	12	12	13	8	2
計	82	91	86	64	69

○原因別発生状況（平戸署管内）

（ ）は内数

		23年	24年	25年	26年	27年
酒酔い		0	(4)	(1)	0	0
無免許		0	0	0	0	0
追越通行区分		5	3	3	5	1
歩行者保護		6	4	2	1	7
最高速度		0	0	0	0	0
安全 運 転 違 反	安全速度	0	4	4	3	0
	前方不注意	17	34	21	20	20
	その他	34	25	34	33	22
その他		20	21	22	2	19
計		82	91	86	64	69

(2) 道路交通を取り巻く状況の展望

本市の道路交通を取り巻く今後の状況を展望すると、交通事故の当事者となる比率の高い高齢者については、被害者としてはもちろんのことながら、高齢者の運転免許保有者数の増加に伴い、高齢者が加害者となる交通事故等が増加することが見込まれ、今後の道路交通にも大きな影響を及ぼすものと考えられる。

(3) 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、複雑に変化すると思われる。将来の交通事故の状況については、正確には見極め難いところであるが、高齢者人口が増加している現状から推定すると、今後も高齢者関連事故が増加するものと見込まれ、現状よりもなお一層憂慮すべき事態になることが予想される。

2 道路交通安全対策の今後の方向

近年、道路交通事故による死者数が一時期の増加に歯止めがかかったことは、これまでの交通安全計画に基づき実施されてきた施策に一定の効果があつたものと考えられる。

このため、従来の交通安全対策を基本としつつ、経済社会情勢、交通情勢の変化等に対応し、また、実際に発生した交通事故に関する情報の収集、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規施策を推進する。

対策の実施に際しては、可能な限り、対策ごとの目標を設定するとともに、その実施後において、効果評価を行い、必要に応じて改善していく必要がある。

このような観点から、

- ① 道路交通環境の整備
- ② 交通安全思想の普及徹底
- ③ 道路交通秩序の維持
- ④ 救助・救急活動の充実
- ⑤ 被害者支援の充実と推進

を柱として、次のような視点を重視して対策の推進を図っていくものとする。

(1) 高齢社会及び子どもへの対応

本市における高齢化が今後も進むことを踏まえると、高齢者が安全にかつ安心して外出したり、移動できるような交通社会の形成が必要である。

その際には、多様な高齢者の実像を踏まえた、きめ細かで総合的な交通安全対策を推進することが重要であり、また、高齢者が歩行及び自転車等を交通手段として利用する場合と、自動車を運転する場合の相違に着目し、それぞれの特性を理解した対策を構築する必要がある。特に、後者については、今後、高齢運転者が大幅に増加することが予想されることから、高齢者が事故を起こさないようにするための対策を強化することが緊急の課題である。

また、加齢による身体機能の変化に関わりなく、高齢者が交通社会に参加することを可能にするため、年齢等に関わらず多様な人々が利用しやすいよう生活環境を設計するとの考え方にに基づき、バリアフリー化された道路交通環境の形成を図ることも重要である。

さらに、高齢者の交通安全を図っていくためには、高齢者が日常的に利用する機会の多い医療機関や福祉施設等と連携し交通安全活動を実施していくことや、高齢者の事故が居住地の近くで発生することが多いことから、生活に密着した交通安全活動を充実させることが重要である。

また、高齢社会の進展と同時に考えなければならないのが少子化についてである。安心して子どもを生み、育てることができる社会を実現するためには、防犯の観点はもちろんのこと、子どもを交通事故から守るための交通安全対策が一層求められる。

このため、通学路等における歩道等の歩行空間の整備を積極的に推進する必要がある。

(2) 市民自らの意識改革

交通行政に携わる者や、交通機関に関わる者を含め、交通社会に参加するすべての市民が、交通事故の危険性を十分認識した上で、交通事故のない社会を目指し、自ら安全で安心な交通社会を構築していこうとする意識を持つことが重要である。このため、市民が地域や団体において、交通安全に関する各種活動に関わるなど、積極的に関与していくような仕組みづくりが必要であり、交通安全対策においても、必要に応じ市民の意向を十分反映させる工夫も必要である。

(3) 全ての座席におけるシートベルト及びチャイルドシートの正しい着用の徹底

自動車乗車中の死亡事故においてシートベルト非着用者が高い割合を占めていることを踏まえ、シートベルト及びチャイルドシートの着用効果、正しい着用方法についての理解を求め、正しい着用の徹底を図る。特に、車外放出事故の実態から、全ての座席における着用の推進を図る。

長崎県は、シートベルトの着用率が全国でも高い水準であり、このことから、本市においても、関係機関・団体等と協力し、今後も積極的に普及啓発活動を展開していく。

(4) 安全かつ円滑な道路交通環境の整備

事故が多発しているなど道路の交通環境から問題が生じている箇所について、重点的に対策を講ずるとともに、信号機の高度化、道路標識の高輝度化・大型化、道路標示の高輝度化等を推進する。

また、道路の面的整備等の推進を図るとともに、災害に強い道路及び交通安全施設等の整備、的確な交通規制の実施等、災害時等における交通安全を確保するための施策を推進する。

(5) 交通安全教育の推進

各年代別における段階的かつ体系的な交通安全教育及び高齢者等に対する適切な交通安全教育を実施するため、関係機関・団体及び家庭の連携により、指導者の養成・確保、教材等の充実、参加・体験・実践型の教育の普及を図る。

(6) 悪質・危険運転等対策の推進

死亡事故等、重大事故に直結する飲酒運転、無免許運転、著しい速度超過など悪質性、危険性の高い違反に重点をおいた指導取締りを推進する。

特に、市、警察署や関係機関が連携し、飲酒運転を許さない環境づくりを推進する。

(7) 救助・救急体制の整備

交通事故による負傷者の救命を図り、また、被害を最小限にとどめるため、事故に即応できるよう、救急医療機関、消防機関等の救急関係機関による相互の緊密な連携・協力関係を確保し、負傷者の救命率・救命効果の一層の向上を図る。

また、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図る。

(8) 被害者対策の充実

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、または、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る。

このことから、交通事故被害者等を支援することが、極めて重要であることから、犯罪被害者等基本法等のもと、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。

第2節 講じようとする施策

1 道路交通環境の整備

道路交通環境の整備については、これまでも警察や道路管理者等の関係機関が連携し、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る。

今後は、これまでの対策に加え、少子・高齢等の社会情勢の変化に対応し、身近な生活道路を始めとして、人優先の道路交通環境整備の強化を図っていく必要がある。

交通安全施設等の整備に当っては、効果的・効率的に事故を削減する観点から、事故多発等の問題箇所に対して、重点的に実施することとし、当該箇所における事故の特性や要因について分析を行いその結果を踏まえて、立案・実施する。

また、道路交通安全の確保は、歩行者等道路を利用する人々の日常生活、経済・社会活動と密接に関係することから、地域住民や職業運転者等の意見を道路交通環境の整備に反映させるとともに、身近な道路の交通安全対策の立案に地域住民等が主体的に参加できる機会を充実する。

(1) 道路交通環境の整備

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、道路の改築事業を推進する。

- ①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、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の設置等、道路交通の安全に寄与する道路の改築事業を推進する。
- ②一般道路の新設・改良に当っては、交通安全施設についても併せて整備を行い、必要に応じて道路標識等の関連施設の整備を図る。
- ③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の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整備や植樹帯の設置等の推進を図る。
- ④災害発生等に備えた安全の確保

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。各地における震災等の被害の実情を踏まえ、地域が孤立することを避けるための生命線となる道路の整備や防災対策等を実施するとともに、道路利用者への道路防災対策の啓発を推進する。

⑤地域の实情に応じた安全の確保

交通安全は、地域に根ざした課題であることから、沿道の地域住民のニーズや道路の利用実態、交通流の実態等を把握し、スクールゾーンの整備など、その地域の特性に応じた道路交通環境の整備を行う。

(2) 交通安全施設等整備事業の推進

交通事故の多発している道路その他緊急に交通の安全を確保する必要がある道路について、交通安全施設等を、次の方針により整備することとし、安全かつ円滑・快適な交通環境の確立を図る。

①人優先の安全・安心な歩行空間の整備

これまで、一定の成果を挙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、まだ十分とはいえず、生活道路への通過交通の問題も依然として深刻である。このため、身近な生活道路等において、「人」の視点に立った交通安全対策を推進していく必要がある。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 号バリアフリー新法）に基づき、音響信号機や高齢者等感応信号機等のバリアフリー対応型信号機の整備や歩道の段差・勾配等の改善等、歩行空間のバリアフリー化を推進する。さらに、児童・幼児の通行の安全を確保するため、歩道等の整備、押しボタン式信号機、歩行者用信号機等の整備、横断歩道等の拡充により、通学路、通園路の整備を図る。

②事故多発地点対策の推進

(ア)死傷事故率が高い、または死傷事故が多発している交差点・単路を指定した「事故危険箇所」について、県公安委員会等を始めとする関係機関と連携して集中的な事故防止策を推進する。

(イ)事故危険箇所においては、信号機の新設・高度化（LED 化）、歩車分離式信号の運用、道路標識の高輝度化等、交差点改良、視距の改良、バス路線等における停車帯の設置及び防護さく、区画線等の整備、道路照明・視線誘導標等の設置等の対策を推進する。

(ウ)既存の信号機については、交通状況の変化に合理的に対応できるよう、信号制御の高度化等を推進する。特に、幹線道路での夜間の横断交通が極めて少なくなる場所については、信号機の閑散時半感応化、閑散時押しボタン化を推進する。

(エ)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、依然として多発している夜間死亡事故に対処するため、道路照明・視線誘導標等の設置による夜間事故対策を推進する。

(3) 効果的な交通規制の推進

道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図り、道路網全体の中で、それぞれの道路の社会的機能、道路の構造、交通安全施設の整備状況、交通流・量の状況等地域の実態等に応じ、既存の交通規制を見直すなど、規制内容をより合理的なものにするよう努め、効果的な交通規制を行う。

①地域の特性に応じた交通規制

幹線道路については、交通の安全と円滑化を図るため、道路の構造、交通安全施設の整備状況、交通の状況等を勘案しつつ、速度規制及び追い越しのための右側部分はみ出し通行禁止や、駐停車禁止、転回禁止、指定方向外進行禁止、進行方向別通行区分等の交通流を整序化するための交通規制などの見直しを行うとともに、生活道路については、一方通行、指定方向外進行禁止等を組み合わせ、通過交通を抑制するなど、良好な生活環境を維持するための交通規制を実施するほか、歩行者専用道路、車両通行止め、路側帯の設置・拡幅等、歩行者及び自転車利用者の安全を確保するための交通規制を強化する。

②事故多発地域における重点的交通規制

交通事故の多発する地域、路線等においては、最高速度の指定、追い越しのための右側部分はみ出し通行禁止等の効果的な交通規制を重点的に実施する。

③災害発生時における交通規制

災害発生時は、緊急交通路を確保し、それに伴う混乱を最小限に抑えるため、被災地への車両の流入抑制等の交通規制を迅速かつ的確に実施する。

(4) 地域住民等と一体となった安全な道路交通環境の整備

道路交通の安全は、道路を利用する人の生活、経済、社会活動に密接に関係するため、対策の立案に当たって地域住民や道路利用者の意見を十分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い、道路利用者が日常感じている意見について、郵便、インターネット等を利用して、道路交通環境の整備に反映する。

(5) その他の道路交通環境の整備

①道路使用及び占用の適正化等

(ア) 道路の使用及び占用の抑制

工作物の設置、工事等の為の道路の使用・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、許可条件の履行、占有物件等の維持管理の適正化について指導する。

(イ) 不法占有物件等の排除

道路交通の妨害となる不法占有物件等については、実態把握、強力な指導取締りにより、その排除を行うとともに、不法占有等の防止を図るための啓発活動を沿道住民等に対して積極的に行う。

(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等については、無秩序な掘り返しと工事に伴う事故を防止するため、施工時期や施工方法について調整を図る。

(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、または交通の危険を防止するため、道路の破損、決壊また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の工事により止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または制限を行う。

(オ) 総合的な駐車対策の推進

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を図る。

また、県及び市町や道路管理者に対する駐車場の確保や路上荷捌きスペース整備の働き掛け、違法駐車の手締りなど積極的な広報・啓発活動等ハード・ソフト

ト一体となった総合的な駐車対策を推進する。

②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、良好な環境づくり等を図るため、住区基幹公園等の整備を推進する。

また、児童館や学童保育の活用を推進するとともに、ふれあいセンター等の開放の促進を図る。

2 交通安全思想の普及徹底

交通安全教育は、自他の生命尊重という理念のもとに、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。

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とともに、高齢社会が進展する中で、高齢者自身の交通安全意識の向上を図るとともに、他の世代が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、自転車を使用する児童・生徒に対しては、将来の運転者教育の基礎となるよう自転車の安全利用に関する指導を強化し、学校においては、学習指導要領に基づき、関連教科や道徳、特別活動及び総合的な学習の時間を中心に、教育活動を通じて計画的かつ組織的な指導に努める。

さらに、国、県、市、警察、学校、関係民間団体、地域社会及び家庭がそれぞれの特性を生かし、互いに連携を取りながら地域ぐるみの活動が推進されるよう促す。

特に、交通安全教育・普及啓発活動に当る関係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、親、子どもの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。

(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

① 幼児に対する交通安全教育

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。

保育所・幼稚園においては、幼児の交通安全教育に関する専門的知識を有する交通安全指導員等の活用を図るとともに、家庭、地域及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、日常の保育・教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、紙芝居や腹話術、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。関係機関・団体は、幅広い教材・教具・情報の提供等を行うことにより、保育所・幼稚園において行われる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。

② 小学生に対する交通安全教育

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、地域及び関係機関・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など学校教育活動を通じて、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。

また、交通安全教育を計画的に実施し、効果的なものにするため、指導用参考資料等を作成・配布するとともに、交通安全教育のあり方や実践に関する調査研究、教員等を対象とした研修会等を実施する。

関係機関・団体は、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を開催する。

さらに、交通指導員や交通ボランティア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。

③中学生に対する交通安全教育

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、思いやりを持って、自己の安全ばかりではなく、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、地域及び関係機関・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など、学校教育活動を通じて、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。

また、交通安全教育を計画的に実施し、効果的なものにするため、指導用参考資料等を作成・配布するとともに、交通安全教育のあり方や実践に関する調査研究、教員等を対象とした、心肺そ生法も含めた研修会等を実施する。

④高校生に対する交通安全教育

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。

⑤成人に対する交通安全教育

運転免許取得時の教育はいうまでもなく、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、安全運転に必要な技能及び技術、特に危険予測・回避の能力の向上、交通事故被害者の心情等交通事故の悲惨さに対する理解、交通安全意識・交通マナーの向上を目標とし、公安委員会が行う各種講習、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、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て交通安全教育の促進を図ること、公民館等の社会教育施設が行う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。

⑥高齢者に対する交通安全教育

高齢者に対する交通安全教育は、加齢に伴う身体機能の変化が歩行者または運転者としての交通行動に及ぼす影響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。

また、高齢者に対する交通安全教育を推進するため、参加・体験・実践型の交通安全教育を推進し、関係機関・団体、福祉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活動・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。特に、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を行うとともに、高齢者と接する際には交通安全について助言等を行うように努める。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とともに講習会等を開催し、高齢者の受講機会の拡充を図る。また、反射材の活用等交通安全用品の普及にも努める。

電動車いすを利用する高齢者に対しては、製造メーカー等と連携して、購入時の指導・助言を徹底するとともに、安全利用に向けた交通安全教育の促進に努める。

さらに、地域及び家庭において適切な助言等が行われるよう、交通安全活動を行い、高齢者を中心に、親、子どもの三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。

特に、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。

⑦障害者に対する交通安全教育

障害者に対しては、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、障害の程度に応じ、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害者に対しては、介護者、交通ボランティア等の障害者に付き添う者を対象とした講習会等を開催する。

(2) 交通安全に関する普及啓発活動の推進

①交通安全運動の推進

市民一人一人が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市民運動として、関係機関・団体が相互に連携して、交通安全運動を組織的・継続的に展開する。

交通安全運動の運動重点としては、高齢者や子どもの交通事故防止、飲酒運転の根絶、シートベルト及びチャイルドシートの正しい着用の徹底、夜間（特に薄暮時）における交通事故防止、二輪車・自転車の安全利用の推進等、飲酒運転の根絶等及び交通情勢に即した事項を設定する。

また、交通安全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、交通安全運動の充実・発展を図る。

さらに、効果的な運動を実施するため、必要により地域の実態に応じた運動重点を定め、事故実態、住民のニーズ等を踏まえた実施に努めるとともに、地域に密着したきめ細かい活動が期待できる民間団体及び交通ボランティアの参加促進を図り、参加・体験・実践型の交通安全教室等を開催することにより、交通事故を身近なものとして意識させる交通安全活動を促進する。

② 自転車の安全利用の推進

自転車は、本来車両であること、道路を通行する場合は、車両としてのルールを遵守するとともに交通マナーを実践しなければならないことを理解させる。

自転車乗用中の交通事故や自転車による迷惑行為を防止するため、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。特に、自転車の歩道通行時におけるルールについての周知・徹底を図る。

夕方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、自転車の灯火の点灯を徹底し、自転車の側面等への反射材の取り付けを促進する。

また、幼児が同乗中の自転車運転の危険性や事故実態について広報啓発を推進するとともに、幼児向けの自転車用ヘルメットの使用を積極的に推進する。

③全ての座席におけるシートベルト及びチャイルドシートの正しい着用の徹底

シートベルト及びチャイルドシートの着用効果及び正しい着用方法についての理解を求め、全ての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底を図る。このため、県、市、関係機関・団体等が連携し、あらゆる機会・媒体を通じて積極的に普及啓発活動を展開する。

また、チャイルドシートについては、保育所・幼稚園等と連携し、保護者に対する効果的な広報啓発・指導に努め、正しい着用の徹底を図る。

④反射材用品等の普及促進

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等の普及を図るため、各種広報媒体を活用し広報啓発を推進するとともに、反射材用品等の視認効果、使用方法等について理解を深めるため、参加・体験・実践型の交通安全教育を実施する。

また、反射材の普及に際しては、特定の年齢層に偏ることなく全年齢層を対象とし、衣服や靴、鞆等の身の回り品への反射材の組み込みを推奨するとともに、適切な反射性能を有する製品についての情報提供に努める。

⑤飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立

飲酒運転の危険性を周知するための交通安全教育や広報啓発を推奨するとともに、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、ハンドルキーパー運動の普及啓発に努め、「飲酒運転をしない、させない」という市民の規範意識の確立を図る。

⑥危険ドラッグ対策の推進

危険ドラッグに関する内容が盛り込まれた麻薬・覚醒剤乱用防止運動のポスター等を活用し、危険ドラッグの危険性・有害性に関する普及啓発を図る。

⑦効果的な広報の実施

交通安全に関する広報について、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、官民が一体となり各種の広報媒体を通じて集中的なキャンペーン等を積極的に行うことにより、高齢者の交通事故防止、飲酒運転の根絶、シートベルト及びチャイルドシートの正しい着用の徹底、若年運転者の無謀運転の防止、違法駐車等の排除等を図る。
- (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・自治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、飲酒運転の根絶、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、関係機関等と連携し交通の安全に関する資料、情報等の提供を積極的に行う。

⑧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科学的な知見に基づいた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）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) 薄暮夕方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、季節の変化、地域の実情に応じ、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) 自転車利用者の交通マナーの向上を図り、自転車乗用中の交通事故や自転車による迷惑運転を防止するため、歩行者に配慮した通行等、自転車の正しい

乗り方に関する普及啓発活動を推進する。

(3) 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進等

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なら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、全国交通安全運動等の機会を利用して働きかけを行う。

そのため、交通安全対策を担当する行政・民間団体等の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。

さらに、交通指導員等交通ボランティアに対しては、資質の向上に対する援助を行うこと等により、その主体的な活動及び相互間の連絡協力体制の整備を促進する。

特に、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ため、交通安全教育の指導者を育成するためのシステムの構築及びカリキュラムの策定に努める。

交通安全は、住民の安全意識により支えられることから、住民自らが交通安全に関する意識改革を進めることが重要である。

このことから、安全で良好なコミュニティ形成を図るため、交通安全総点検等住民が積極的に参加できるような仕組みをつくるほか、その活動において、当該地域に根ざした具体的な目標を設定するなど、行政と市民の連携による交通安全対策を推進する。

3 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、交通事故の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・危険性、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。

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) 交通の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なら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。

このため、児童、高齢者、障害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、飲酒運転、無免許運転、著しい速度超過など悪質性、危険性の高い違反に重点を置いた取締りの強化を図る。

また、事業活動に関してなされた過積載、過労運転等の違反については、自動車の使用者等に対する責任追及を徹底するとともに、必要に応じ自動車の使用制限命令や荷主等に対する再発防止命令を行い、事業者の背後責任が明らかとなった場合は、それらの方に対する指導、監督処分等を行うことにより、この種の違反の防止を図る。

(2) 暴走族対策の強化

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、次の対策を強力に推進する。

① 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、広報媒体を活用した広報活動を積極的に行う。また、家庭、学校、職場、地域等において、青少年に対し、暴走族に加入しないような適切な指導等を促進する。この場合、青少年の非行問題との関連性から、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。

② 暴走行為阻止のための環境整備

暴走族及びこれに伴う群衆の、い集場所として利用されやすい施設等の管理者に協力を求め、暴走族等をい集させないための施設の管理改善等の環境づくりを推進するとともに、地域における関係機関・団体が連携を強化し、暴走行為ができない道路環境づくりを積極的に行う。

また、事前の情報入手に努め、集団不法事案に発展する恐れがあるときは、早期に暴走族と群集を隔離するなどの措置を講ずる。

③ 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始めとする各種法令を適用して検挙及び補導を徹底し、併せて解散指導を行う

など、暴走族に対する指導取締りの強化を図る。

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法改造車両の取締りを行うとともに、不正改造車両等の押収により暴走族と車両の分離を図る。

④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ため、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、広報活動の推進及び企業、関係団体に対する指導を積極的に行う。

4 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、負傷者の救命率・救命効果の一層の向上を図る観点から、救急現場または搬送途中において、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

①救助体制の整備・拡充

交通事故に起因する救助活動の増大及び事故の種類・内容の複雑多様化に対処するため、救助体制の整備・拡充を図り、救助活動の円滑な実施を推進する。

②救助・集団救急事故体制の整備

大規模な道路交通事故等、多数の負傷者が発生する大事故に対処するため、連絡体制の整備及び救護訓練の実施等、救助・集団救急事故体制を推進する。

③心肺そ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。

平成12年に策定された心肺そ生法に関する基準等、応急手当の知識・実技の普及を図り、消防機関等においては、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。

また、応急手当指導者の養成の推進を図るほか、救急要請受信時における応急手当の指導を推進する。

5 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、または掛け替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ることになる。このような交通事故被害者等を支援することが今後、極めて重要であることから、犯罪被害者等基本法のもと、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、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、交通事故に関する知識、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、被害者支援を推進する。

(1) 損害賠償の請求についての援助等

①交通事故巡回相談の活用

長崎県交通事故相談所の交通事故相談員が行う巡回相談活動について、広報誌の積極的な活用等により周知徹底を図り、交通事故当事者に対し、広く相談の機会を提供する。

②損害賠償請求の援助活動等の強化

警察においては、交通事故被害者に対する適正かつ迅速な救助の一助として、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。

(2) 交通事故被害者対策の充実強化

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相談係等により推進するとともに、関係機関・団体との連携を図る。

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「交通事故被害者の手引き」を活用する。特に、ひき逃げ事件、交通死亡事故等の重大な交通事故事件の被害者等については、被疑者の検挙、送致状況等を連絡する被害者連絡制度の充実を図る。

第2章 鉄道交通の安全

第1節 鉄道事故のない社会を目指して

鉄道における運転事故は、長期的には減少傾向にあり、県内の状況は、平成23年から平成27年までの5年間で53件(死者数9人、負傷者数45人)の事故が発生しているが、乗客の死亡事故は発生していない。

また、平成17年4月に発生したJR西日本福知山線の事故に見られるように、鉄道による事故は多くの死傷者を出す場合があり、それに伴う被害者の精神的苦痛は計り知れないものがある。

このことから、事故の発生を未然に防ぐための安全保安設備の整備等、安全対策の推進を図る。

また、駅施設等での高齢者、身体障害者等の鉄道施設の安全な利用に十分配慮した施設整備を促進するとともに、鉄道の安全に関する知識の普及等の安全対策を推進する。

第2節 鉄道交通の安全についての対策

1 鉄道交通環境の整備

鉄道交通の安全を確保するためには、鉄道線路、運転保安設備等の鉄道施設について常に高い信頼性を保持し、システム全体としての安全性を確保する必要がある。このため、運転保安設備の整備等の安全対策の推進を図る。

(1) 鉄道施設等の安全性の向上

鉄道施設の維持管理及び補修を適切に実施する。また、多発する自然災害へ対応するため、軌道や路盤等の集中豪雨等への対策の強化、駅部等の耐震性の強化等を推進する。

さらに、駅施設等について、高齢者、障害者等の安全利用にも十分配慮し、段差の解消、転落防止設備等の整備によるバリアフリー化を推進する。

(2) 運転保安設備の整備

曲線部等への速度制限機能付きATS、運転士異常時列車停止装置、運転状況記録装置等の整備を図る。

また、事故・地震発生等の緊急時において必要な情報を迅速に伝達できるよう、列車無線等の通信装置の整備・高度化を推進する。

2 鉄道交通の安全に関する知識の普及

運転事故の約9割を占める踏切傷害事故と人身事故の多くは、利用者や踏切通行者、鉄道事業者による安全対策等が関係するものであることから事故の防止及び安全対策については利用者等の理解と協力が必要である。このため、安全設備の正しい利用方法の表示の整備等により、利用者等へ安全に関する知識を分かりやすく、的確に提供する。

また、学校、沿線住民、道路運送事業者等を幅広く対象として、関係機関等の協力の下、交通安全運動等において広報活動を積極的に行い、鉄道の安全に関する正しい知識を浸透させる。

3 鉄道の安全な運行の確保

踏切事故等鉄道の運転事故及び置石・投石等の鉄道妨害、線路内立ち入り禁止等の外部要因による事故を防止するためには、踏切道の安全通行や鉄道事故防止に関する知識を広く市民に普及する必要がある。このため、全国交通安全運動等の機会をとらえて、ポスターの掲示、チラシ類の配布等による広報活動を積極的に行うよう努める。

4 救助・救急活動の充実

鉄道の重大事故の発生に対して、避難誘導、救助・救急活動を迅速かつ的確に行うため、鉄道事業者と消防機関、医療機関その他の関係機関との連携・協調体制の強化を図り、事故及び災害発生時における協力活動体制の整備を推進する。

第3章 踏切道における交通の安全

第1節 踏切事故の現状と交通安全対策の今後の方向

踏切事故（鉄道事故のうち、踏切障害及びこれに起因する列車事故をいう。）は、全国的にみると、長期的には減少傾向にあり、踏切道の改良などの安全対策の積極的な推進によるところが大きいものと考えられる。県内の状況においても、長期的には減少傾向にあるが、平成23年から平成27年までの5年間に28件（死者数5人、負傷者数5人）の事故が発生し、鉄道運転事故の約5割を占めている。

また、改良するべき踏切道がなお残されている状況にあることから、引き続き、踏切道の立体交差化、構造の改良、踏切保安設備の整備、交通規制を実施するなど踏切道における交通の安全と円滑化を図るための措置を総合的かつ積極的に推進し、踏切事故の発生を防止する。

第2節 講じようとする施策

1 踏切道の立体交差化、構造の改及び歩行者等立体横断施設の整備の促進

遮断時間が長く、かつ、交通量の多いもの、主要な道路と交差するもの等については、単独立体交差化することにより、踏切道の除去を促進するとともに、道路の新設・改築に当たっても、極力立体交差化を図る。

以上の構造改良等による「速攻対策」と立体交差化の「抜本対策」との両論による総合的な対策を促進する。

2 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施

踏切遮断機の整備された踏切道は、踏切遮断機の整備されていない踏切道に比べて事故発生率が低いことから、踏切道の利用状況、踏切道の幅員、交通規制の実施状況等を勘案し、踏切遮断機の整備を行う。

また、遮断時間の長い踏切ほど踏切事故件数が多い傾向がみられることから、踏切道のうち、列車運行本数が多く、かつ、列車の種別等により警報時間に差が生じているものについては、必要に応じ警報時間制御装置の整備等を進め、踏切遮断時間を極力短くする。さらに、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、必要に応じ交通規制を実施する。

3 踏切道の統廃合の促進

踏切道の立体交差化、構造改良等の事業の実施に併せて、近接踏切道のうち、その利用状況、迂回路の状況等を勘案して、地域住民の通行に特に支障を及ぼさないと認められるものについて、統廃合を促進する。

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、踏切道予告標、踏切信号機の設置等を進めるとともに、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。

また、踏切事故は、直前横断、落輪等に起因するものが多いことから、自動車運転者や歩行者等の踏切道通行者に対し、安全意識の向上及び踏切支障時における非常ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図るための広報活動等を強化する。