

第10次鹿島市交通安全計画

「みんなが住みやすく、暮らしやすいまち」を目指して

平成28年5月

鹿島市交通対策協議会

はじめに

我が国においては、車社会化の急速な進展に対して、交通安全施設が不足していたことに加え、車両の安全性を確保するための技術が未発達であったことなどから、昭和20年代後半から40年代半ば頃まで、交通事故の死傷者数が著しく増加した。

このため、交通安全の確保は、大きな社会問題となり、交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図るため、昭和45年6月、交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）が制定された。

これに基づき、昭和46年以降、国及び都道府県においては、9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年には1万6,765人が道路交通事故で死亡し「交通戦争」と呼ばれた時期と比較すると、平成27年中の死者数は 人と4分の1以下までに減少するに至った。

一方、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、数次の増減を繰り返してきたが、平成11年（116人）以降は確実に減少し続け、平成21年には死者数は37人と58年ぶりに40人を下回る成果を得た。こうした中、第9次計画期間中は増減を繰り返し、平成26年56人、最終年の平成27年は48人と前年より減少したものの、第9次交通安全計画の「年間死者数37人以下」とする目標の達成には至らなかった。

この他、佐賀県においては、平成24年以降、人口10万人当たりの人身交通事故発生件数、負傷者数は3年連続で全国ワースト1、死者数については平成27年中が全国ワースト1と人身交通事故発生件数、死傷者数は極めて高い水準で推移したことから、平成27年9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中であるが、今後とも交通死亡事故を抑止することはもとより、交通事故そのものを減少させることが強く求められている。

また、県内の鉄道の分野においても、大量・高速輸送システムの進展の中で、一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。

言うまでもなく交通事故の防止は、国、県、警察、交通安全に携わる関係機関・団体だけでなく、住民一人ひとりが全力を挙げて取り組まなければならない、緊急かつ重要な課題であり、人命尊重の理念の下に、交通事故のない社会を目指して、交通安全対策全般にわたる総合的かつ長期的な施策の大綱を定め、これに基づいて諸施策を強力に推進していかなければならない。

この第10次鹿島市交通安全計画は、このような観点から、平成28年度から32年度までの5年間に講ずべき鹿島市の交通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、鹿島市においては、県、警察及び関係機関・団体と緊密な連携を図りながら市民全体の交通安全意識を高め、鹿島市の交通事情に応じた施策を強力に実施するものとする。

目 次

第1章 計画の構想	1
第1節 計画の目的	1
第2節 交通安全対策の基本方針	2
第2章 道路交通の安全	4
第1節 道路交通事故のすう勢	4
第2節 道路交通安全の今後の方向	4
第3節 講じようとする施策	7
1 道路環境の整備	7
(1) 交通安全施設の整備	7
(2) その他の道路の交通環境の整備	8
2 交通安全意識の普及徹底	8
(1) 交通安全教育の充実	8
(2) 交通安全に関する普及啓発活動	10
(3) 交通の安全に関する各種団体の活動強化	12
3 安全運転の確保	12
(1) 運転者教育等の充実	12
(2) 高齢運転者支援の推進	13
(2) 安全運転管理の推進	13
(3) 気象情報等の充実	13
4 車両の安全性の確保	13
(1) 自動車の検査及び点検整備の充実	13
(2) 自転車の安全性の確保	13
5 道路交通秩序の維持	14
6 交通事故被害者等の救済	14
(1) 救助・救急活動の充実	14
(2) 被害者支援の充実と推進	14
(3) 交通事故相談活動の推進	14
第3章 踏切道における交通の安全	15
第1節 踏切事故のすう勢等	15
第2節 踏切道における安全対策の今後の方向	15
第3節 講じようとする施策	15
1 踏切道の構造改良及び歩行者の安全確保	15
2 その他踏切道の交通の安全と関係機関との連携	16

第1章 計画の構想

第1節 計画の目的

鹿島市は、佐賀県の西南部に位置し、江戸時代は佐嘉鍋島氏の鹿島支藩の城下町として栄え、今なお、昔ながらの美しく古い街並みや歴史的価値のある建造物等も数多く残っている文化的な風情が漂う都市である。また、緑豊かな多良岳山系と有明海に面した自然環境を活かした農林漁業も盛んな田園都市である。

本市の交通網は、有明海沿岸をJR長崎本線が南北に走り、国道207号を基軸として、国道444号、国道498号があり、さらに、隣接市町と連絡する主要地方道1路線、一般県道8路線、各集落を結ぶ市道429路線、多良岳地域を結ぶ広域農道が整備されている。この交通網が、豊かで活力ある市民生活を支える基盤となっており、地域中核都市にふさわしい経済社会の活性化に大きな役割を果たしている。しかし、その反面、市街地は、商店、住宅、工場等が混在し、城下町ならではの屈曲の多い狭小な道路がまだ多数あり、交通に支障をきたす箇所も残っている。

この計画では、このような交通事故の危険と隣り合わせの市民の安全と安心を確保し、真に豊かで活力のある社会を構築していくため、人命尊重を基本理念とする交通安全都市宣言（昭和40年12月17日議会決議）の精神に基づき、交通事故のない社会を目指し、関係機関・団体が相互の連絡を綿密にして、総合的かつ計画的に効果のある施策を推進しようとするものである。

また、この計画を基に、市民の主体的・自発的な交通安全活動を促進し、関係機関、団体だけでなく、第六次鹿島市総合計画にある「みんなですすめるまちづくり」の基本方針の下、市民一人ひとりが最大限の努力を払い地域一体となって交通安全意識の高揚をもち、その実現を目指すものである。

第2節 交通安全対策の基本方針

交通安全対策を講ずるにあたっては、交通社会を構成する市民、車両等の交通機関及びそれらを取り巻く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、市民の理解と協力の下、適正かつ総合的な方策を推進していく必要がある。

第一に、市民の交通安全対策については、市民一人ひとりが、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り、今後も家庭、学校、職場等を通じての交通安全教育、広報による普及啓発活動及び交通安全組織の強化を充実させる必要がある。また、交通機関の安全な運転を確保するため、運転者の知識・技能の向上、交通安全意識の徹底、指導取締りの強化、運転管理の改善等を図るものとする。

第二に、車両等における交通事故の防止対策として、不断の技術開発によってその構造、設備、装置等車両の安全性の改善を図るとともに、高い安全水準を維持させるための措置を講じ、さらに、必要な検査体制を充実させるものとする。

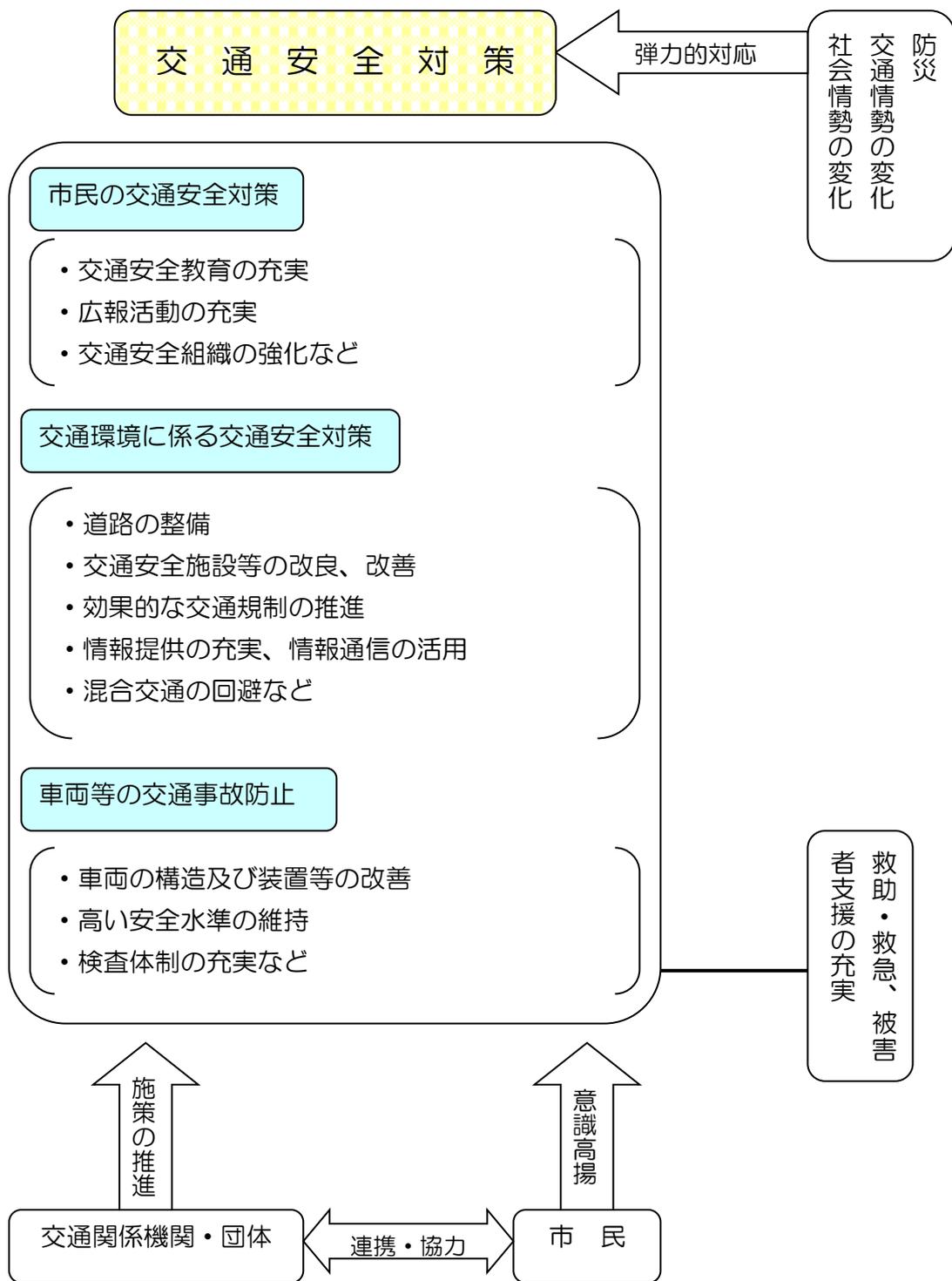
第三に、交通環境に係る安全対策としては、車道・自転車道・歩道等の整備、交通安全施設等の改良・老朽化対策、効果的な交通規制の推進、交通に関する情報提供の充実、情報通信の活用等を図るものとする。また、人優先の考えの下、人間自身の移動空間と自動車や鉄道等の交通機関との分離を図るなどにより、混合交通に起因する接触の危険を排除する施策を充実するものとする。

さらに、不幸にして交通事故が発生した場合に、負傷者の救命を図り、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ことが重要であり、また、被害者支援についても一層の充実が必要である。

これら三要素の施策効果を高め、安全で安心な交通社会を構築していくためには、情報の役割が重要である。情報通信技術の活用とともに、有効かつ適切な交通安全対策を講ずるためにも、交通事故原因等の総合的な調査・分析の充実・強化、必要な研究開発の推進を図るものとする。

交通安全に関する施策は、少子高齢化等の社会情勢の変化や交通事故の状況、交通事情等の変化に弾力的に対応するとともに、その効果等を勘案して、適切な施策を選択し、効果的に実施しなければならない。また、地震や津波等に対する防災の観点にも適切な配慮を行わなければならない。

このように、交通安全に関する施策には多方面からの視点が必要で、県、市、関係民間団体及び市民が緊密な連携の下、地域の特性に応じた有効的な交通安全活動を推進するものとする。



第2章 道路交通の安全

第1節 道路交通事故のすう勢

鹿島市における過去10年間の交通事故の状況は（別表1）、第8次計画（平成18年度～22年度）期間中と第9次計画（平成23年度～27年度）期間中を比較すると、発生件数・傷者数は、増減を繰り返しながらほぼ横ばい状態で推移している。また、交通事故死者数についても、平成23年には、平成17年以来6年ぶりに「ゼロ」を記録したが、平成24年以降は、2人から4人とほぼ横ばい状態で推移している。

一方、近年における交通死亡事故の特徴としては、全死者数に占める65歳以上の高齢者の死者数が高く、佐賀県では約6割となっており、全国の約5割と比較しても高水準で推移している。鹿島市においても高齢者が関係する交通事故の過去5年間の発生件数、死者数（別表2）をみると、平成24年以降は、交通事故発生件数に占める割合は約4割、死者数に占める割合は約6割と高い確率で発生しており、今後も予断を許さない状況にある。

第2節 道路交通安全対策の今後の方向

佐賀県においては、第10次交通安全計画における目標を「平成32年までに年間の24時間死者数を34人以下、人身交通事故発生件数を5,900人以下にする。」と掲げている。従来、県の計画では死者数以外の数値目標は掲げられてなかったが、人口10万人当たりの人身交通事故発生件数、負傷者数が平成24年以降3年連続して全国最悪という厳しい情勢を受け、平成27年度から「佐賀県交通事故ワースト1からの脱却!緊急プロジェクト」を立ち上げて各種施策を推進・展開中であることに鑑み、本計画において人身交通事故発生件数の抑止目標が掲げられたものであり、鹿島市においても、県のこうした目標数値の設定に基づき、死者数、人身交通事故の減少を目指した諸対策が必要である。

さらに、高齢者人口が増加している本県の現状からすると、今後も交通事故全体に占める高齢者事故の割合は高い水準を維持するものと見込まれる一方、近年、安全不確認、脇見運転、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。

鹿島市においても、高齢社会の進展に伴い、高齢者の運転免許保有者の増加が予想され、このことは、道路交通にも大きな影響を与えるものと考えられる。そのためには、この計画中に高齢者の関係する交通事故の防止対策とともに安全不確認等の安全運転義務違反による死亡事故防止対策を強力に推進していく必要がある。また、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。安心して子どもを産み、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、子どもの安全を確保する観点から、通学路等において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。

これからの交通安全対策は、県、交通安全機関・団体及び市民と緊密な連携の下、第3節に掲げる施策の一層の徹底を図ることで、年間の死傷者数及び人身交通事故件数を確実に減少させることを目指す。

別表 1

鹿島市の交通事故の推移（第 8 次計画～ 9 次計画期間中）

年	交通事故			自動車台数
	発生件数	死者数	傷者数	
18	207	3	272	24,519
19	221	3	294	24,587
20	248	3	353	24,643
21	243	2	340	24,686
22	238	4	300	24,499
23	214	0	275	24,522
24	239	4	299	24,508
25	241	2	310	24,837
26	235	3	295	25,032
27	214	3	288	24,611
平均	230	3	303	

※ 交通さが・交通かしまから

別表 2

高齢者の関係する交通事故状況（平成 23 年～ 27 年）

年	発生件数	発生件数に対する割合 (%)	死者数	死者数に対する割合 (%)
23	70	32.7	0	0
24	97	40.6	3	75.0
25	97	40.2	1	50.0
26	97	41.3	2	66.7
27	86	40.2	2	66.7
平均	89.4	39.0	1.6	51.7

※ 鹿島警察署統計から

第3節 講じようとする施策

1 道路交通環境の整備

(1) 交通安全施設の整備

交通安全施設は、安全、快適かつ能率的な交通環境の整備を図る必要がある。そのためには、道路管理者、公安委員会、鉄道事業者、各交通安全団体及び市民が、相互に連絡を図り、交通事故防止のために交通安全施設の点検、適正な改善及び充実に努める。

特に、国道が東西・南北に走る鹿島市では、交通事故発生約6割が国道で占められており、その中でも道路延長距離が最も長い国道207号においては、バイパスの整備に伴い交通量が増加していることから、歩行者の安全確保や交通安全施設の機能の充実を重点的に図る必要がある。

また、鹿島警察署管内における交通事故発生原因は、前方不注意、安全不確認等の初歩的ミスによる事故が多く見られるため、これらに対する対策として交通安全標識の整備拡充や交通規制の適切な処置を図る。

道路交通環境の整備のために重点事項として、以下の事項について推進する。

ア 自動車、自転車、歩行者等の混合交通を分離し、歩行者の安全確保を優先的に考慮した道路の改良、整備の促進

イ 国道207号バイパスの交通量増加による交通危険対策の点検・確認

ウ 既設道路の安全性向上のための改良促進、特に住宅密集地、通学通園路等日常に直結した道路区間における歩道、自転車道等安全施設の重点的整備

エ 道路構造、交通実態に合った交通安全施設の設置、移設等に関する関係機関との連携・協力

オ 運転者に適切な道路情報を与え、スムーズな交通の流れを確保するための道路標識の整備、また道路改良工事等により不明瞭となった標示の補修及び通学通園時の安全確保のための横断歩道及び歩行者路側帯の標示の整備

カ 車両、自転車利用者、歩行者の転落防止のためのガードレール、ガードパイプ等の防護柵の整備

キ 見通しの悪い屈曲部や交差点へのカーブミラーの設置及び横断歩道、交差点等夜間における交通危険箇所の道路照明施設の設置

ク 事故頻発箇所に関する情報の共有化を図り、同類の事故防止対策となる安全施設の設置等周辺の交通状況に適した効果的な安全対策の促進

ケ 歴史的街並みが残る地区やその他観光地において、地区内の交通と観光交通、通過交通を適切に分離するため、誘導看板等の設置や生活道路等の体系的な整備推進

コ 高齢者、身体障害者等が安全で安心な交通環境を実現するため、身障者用駐車場の整備、歩道の誘導用ブロックの点検整備、交通量の多い交差点での音声情報設備の整備

サ 児童・幼児の通行の安全を確保するため、押ボタン式信号機の整備、横断歩道の拡充等の推進

(2) その他の道路の交通環境の整備

ア 円滑で快適な交通環境を確保し、道路機能を十分に発揮させるために、交通が混雑する国道207号や市街地等の無秩序な路上駐停車について、警察、公安委員会等の連携による違法な駐停車抑制対策を促進し、道路の適正利用を図る。

イ 道路構造を保全し、安全かつ円滑な道路交通と交通環境を確保するために、道路の掘り返しや工事等に伴う交通混雑の緩和、事故防止、また道路交通の妨害となる看板等の不法占用等の排除については、関係機関相互の連携、調整を進め適正化を図る。

ウ 鉄道の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、警察、鉄道事業者等が適切な協力関係を保持し、駐輪場付近における歩行者の安全を確保するとともに快適で美しい街づくりを目指して、定期的な自転車の整理や駅前駐輪場に長期間放置されている自転車等の撤去を行う。

エ 豪雨、地震、津波等の災害が発生した場合、関係機関との連絡を密にし、市民の安全で安心な生活を支える道路交通を確保することに努めるとともに、それに伴う混乱や被害を最小限に食い止めるため、車両通行止め、一方通行等の的確な交通規制や迂回指示等を道路利用者に対して早期に情報提供を行う。

オ 市内各種イベント、祭り等その他予想される交通雑踏に対しては、事前に各関係機関との連絡・調整を図り、極力道路上の雑踏の緩和に努め、適正な交通規制・交通指導・広報の強化に努める。

カ 子供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と良好な生活環境づくりを図るため、児童公園等の整備や既存の施設の改良点検を行う。また、児童等の飛び出しによる事故防止や防犯面を配慮して、公園の出入口の視界を良好にするため垣根等の適性管理を行う。

2 交通安全意識の普及徹底

(1) 交通安全教育の充実

市民一人ひとりが交通社会の一員としての責任を自覚し、運転者、歩行者それぞれの立場における交通安全意識と交通マナーの向上と、人優先の交通安全思想の下、高齢者、障害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ために、家庭、学校、地域、職場等の各生活環境の中で、各年齢の段階に応じた交通安全の啓発に努め、生涯を通じて豊かな交通安全教育の充実を図る。

ア 幼児に対する交通安全教育

幼児に対しては、日常生活において必要な交通安全のための基本的ルールや交通マナーを理解させ、交通事故から身を守る能力を身につけさせることを目標として、将来、良識ある交通社会人として育成するため、幼稚園、保育園及び認定こども園において計画的かつ継続的な交通安全教室を行い、実施にあたっては、県の専門指導員、鹿島警察署及び交通安全指導員等の協力を得て、寸劇、交通安全教材等を利用した分かりやすい交通安全指導に努めると同時に、保護者に対しても家庭での交通安全の啓発と指導の徹底を促す。

また、幼稚園、保育園及び認定こども園等の職員の指導力向上を図るため、指導者養成研修の積極的な推進を図る。

イ 児童に対する交通安全教育

児童に対しては、各学校の学校教育の中で交通安全教育を明確に位置づけて系統的な指導のもとに、児童の心身の発達段階や地域の実情に応じ、歩行者としての心得、自転車の安全な利用、危険の予測と回避、交通ルールの意味及び必要性について、重点的な交通安全教育を推進する。

また、鹿島警察署、交通安全協会等の連携・協力のもと、子供自転車大会を通じて、自転車の利用者として安全な利用、運転及び通行ができるよう必要な技能と知識の習得を目指す。

ウ 中学生・高校生に対する交通安全教育

中学生、高校生に対しては、日常生活の主な交通手段である自転車の安全な利用、マナーアップ及び歩行者に配慮した思いやりをもった運転の習得、交通事故の防止等を目的として、鹿島警察署、自転車商組合及び交通安全指導員等の協力のもと、街頭での安全運転等の指導、自転車の不良箇所の点検及び自転車用反射材の着用等の交通安全教育を計画的に行う。

また、特に高校生においては、近い将来、普通免許を取得することが予想されることから、二輪車、自動車の特性、身近な交通規制・標識等の意味、交通事故等の危険予測と回避、応急手当等について更に理解を深めさせ、交通社会の一員として必要なルール、マナーを養う交通安全教育を推進する。

エ 成人に対する交通安全教育

成人に対しては、無謀運転、運転中の携帯電話使用等マナー低下や交通ルール無視といった交通社会の一員としての責任感が欠如した行動が依然として見られるため、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、免許取得時の自動車教習所での教習、免許取得後の公安委員会等による各種講習会及び地域、職場における交通安全講習会への積極的な参加を促すとともに、交通社会人としての役割の重要性と自覚を再認識させ、自ら進んで安全な行動を実践しようとする自発的な交通安全意識の高揚を目指す。

また、違法改造車及び無謀運転の完全排除を目的として、広報啓発活動並び

に交通関係機関と連携して街頭車両点検等を推進する。

オ 高齢者に対する交通安全教育

全国的に高齢者の関係する交通事故の割合は、年々僅かながら増加の傾向にあり、被害者に限らず加害者となるケースも見受けられる。

そこで、高齢者に対しては、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。

高齢者に対する交通安全教育を推進するため、シルバーリーダー（高齢者交通安全指導員）等の養成、教材・教具等の開発、指導体制の充実に努めるとともに、鹿島警察署等と連携して地区ごとに安全運転講習会等の開催、高齢者を中心に、交通教材等を活用した参加・体験・実践型の交通安全教室を積極的に開催し、その自発的な受講の促進に努める。

さらに、関係団体、交通ボランティア、医療機関・福祉施設等の地域一体となって、高齢者の交通事故防止の効果的な推進を図るため、交通安全教育を受ける機会の少ない高齢者を中心に、家庭訪問による個別指導、夜間の反射材着用の普及拡大を図る。

カ 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スキル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。また、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、身近な場所における教育機会の提供、効果的な教材の開発等に努める。

(2) 交通安全に関する普及啓発活動

ア 交通安全県民運動の推進

交通安全県民運動は、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、交通事故の総量の減少へ繋げるため、市交通対策協議会の構成機関・団体が相互に連携して、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、子供の交通事故防止、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（特に夕暮れ時）における交通事故防止、自転車の安全利用の推進、飲酒運転の根絶等を重点的に推進する。

また、各季の交通安全県民運動の実施に当たっては、年度ごとの実施計画に基づき、広く住民に周知することにより、可能な限り市民参加型の交通安全県民運動の充実に努める。そのため、鹿島市交通対策協議会を推進母体として地域の実情に即した具体的な行事計画を策定し、関係機関・団体が相互に連絡を密

にして運動の趣旨等組織の末端までの浸透を図る。

イ 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。そこで、街頭指導を通じて、自転車乗用中の交通事故防止を目的として、走行中の携帯電話の使用、傘さし運転、無灯火運転等、自転車の正しい乗り方に関する普及啓発の強化を図る。

また、夕暮れ時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、自転車の側面等への反射材の取付けの普及拡大に努める。

ウ シートベルト及びチャイルドシートの正しい着用の推進

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。このため、県、関係機関・団体等との協力の下、あらゆる機会を通じて積極的に普及啓発活動を展開する。

また、チャイルドシートの使用効果及び正しい使用方法について、幼稚園・保育所、認定こども園等と連携した保護者に対する効果的な広報啓発に努め、正しい使用の徹底を図る。

さらに、市が実施しているチャイルドシート貸出し事業を積極的に広報することで、チャイルドシートを利用しやすい環境づくりを促進する。

エ 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の実施及び関係機関・団体と協力した反射材用品等の普及促進を図る。

反射材用品等は、全年齢層を対象として普及を図る必要があるが、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、特にその普及の促進を図る。

また、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。

オ 飲酒運転の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組を更に進め、「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。

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事故率が

高い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。

また、地域の実情に応じ、アルコール依存症に関する広報啓発を行うとともに、相談、指導及び支援等につながるよう、関係機関・団体が連携した取組の推進に努める。

さらに、他の市町で取り組んでいる飲酒運転根絶に向けた施策については、本市が実施する施策の参考となるよう、積極的な情報共有を図っていく。

カ 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、関係団体と密な連携の下、家庭、学校、職場、地域等市民一人ひとりの交通安全に対する関心を高め、交通安全思想を普及させるために、市報、ホームページ掲載の他、インターネット、新聞、ラジオ等の報道機関による広報を積極的に活用する。そのためには、報道機関の協力が必要不可欠であり、素材の提供等について協力体制の構築を推進する。

また、区長等の協力のもと、各季の交通安全運動チラシ、ポスター等の回覧を行い、各家庭における交通安全に対する意識の定着を目指す。

キ 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・危険性等の周知徹底に努め、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、各種広報媒体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。

(3) 交通の安全に関する各種団体の活動強化

交通安全をより効果的に推進するために、交通対策協議会、交通安全協会、安全運転管理者連絡協議会、交通安全指導員、老人クラブ交通指導員等交通安全に関する各種団体のそれぞれの持ち場で果たす役割は大きく、今後、更なる機能の充実や組織強化とともに活動強化の働き掛けを行う。

また、地域における影響力が極めて大きい各団体において、十分な交通安全活動が発揮できるよう相互の協力体制の強化を図る。

3 安全運転の確保

(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践できる運転

者を育成するため、運転免許取得までの自動車教習所における教育、免許取得後の初心運転者講習、処分者・違反者講習、更新時講習、その他各種講習、特に、実際の交通場面で安全に運転する能力、意識及び態度を向上させるための教育の受講を働き掛ける。

(2) 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等が運転免許証を返納しやすい環境の整備を図るため、警察等関係機関と連携し、運転経歴証明書制度の周知、運転免許証を自主返納した者に対する公共交通機関の割引運賃等の支援措置の充実、持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の整備・拡充に努める。

(3) 安全運転管理の推進

安全運転管理者及び副安全運転管理者の資質及び安全意識の向上を図るために、事業所内で交通安全教育指針に基づいた交通安全教育を促すとともに、過労運転・過積載の防止等の安全運転管理業務等の自主的な安全運転管理体制の整備・強化を働き掛ける。

(4) 気象情報等の充実

道路交通に影響を及ぼす自然現象について、気象警報・注意報・予報及び津波警報・注意報並びに台風、大雨、地震、津波等に関する情報の適切な発表及び迅速な伝達に努める。

さらに、非常時における交通の混乱等を最小限に抑制するために、既存の観測施設、民間の防災関係機関等を利活用して得た情報、気象知識、災害時避難場所及び災害危険箇所等について、市報、ホームページ等を通じて情報を提供し、市民との情報の共有化を図る。

4 車両の安全性の確保

(1) 自動車の検査及び点検整備の充実

道路交通の安全を確保するため、市内の事業者に対し自動車の構造、装置の安全性を維持するよう促し、検査体制の充実強化を働き掛ける。

また、交通安全運動期間中に、警察、国交省運輸支局、自動車整備振興会等と協力しながら、街頭車両点検を実施し、不正改造車両を始めとした整備不良車両及び基準不適合車両の排除等を推進する。

(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、自転車利用者に対し交通安全運動の行事、関係機関による交通安全活動、その他広報活動を通じて点検整備の確保及び自転車の正しい利用方法を呼びかける。

さらに、夜間における交通事故の防止を図るため、灯火の取付けの徹底と反射器材の普及促進を図り、自転車の被視認性の向上を図る。

5 道路交通秩序の維持

年々増加している交通ルール無視による交通事故を防止するためには、警察による交通指導、取締りの強化を求め、今後も連携を深めながら、健全なる道路交通秩序の維持を図る。

さらに、暴走族対策を強力に推進するためには、関係機関・団体の相互の連携を強固にして、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。

6 交通事故被害者等の救済

(1) 救助・救急活動の充実

交通事故による被害者を迅速に救助し、被害を最小限にとどめるため、救急医療機関、消防機関等の救急関係機関相互の緊密な連携・協力関係を確保しつつ、救助・救急体制及び救急医療体制の整備、充実を図る。

また、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、適切かつ円滑な救助活動の実施を期する。

(2) 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、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等を支援することは極めて重要であることから、交通事故被害者等のための生活支援、就労支援及び心の相談等の各種相談に対応する等の施策を総合的かつ計画的に推進する。

また、近年、自転車加害者となる事故に関し、高額な賠償額となるケースもあることから、被害者の救済の十全を図るため、TSマーク付帯保険等の損害賠償責任保険への加入を促進する。

(3) 交通事故相談活動の推進

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うえ、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ため、県が運営する交通事故相談所等と連携を強化するとともに、市報、ホームページ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しながら、交通事故相談活動を推進する。

第3章 踏切道における交通の安全

第1節 鉄道事故のすう勢等

鹿島市は、南北に縦断するJR長崎本線を有しており、道路交通との安全な関係を常に維持しなければならない。

近年の全国的における鉄道に関する事故は、平成17年には乗客106人が死亡したJR西日本福知山線列車脱線事故、及び乗客5人が死亡したJR東日本羽越線列車脱線事故が発生している。県内においては、平成27年5月JR長崎本線肥前竜王駅において、上下線の特急電車が同一線路内に進入するという重大な事故が発生しており、この事例は、正面衝突は回避されたものの一步間違えば死傷者を多数伴う重大な事故であった。このような事故が一たび起こると利用者の利便に重大な支障をもたらすばかりでなく、多くの死傷者が出るなど重大かつ甚大な事故へ発展する結果となる。

また、全国の踏切事故をみると、

- 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みると、第1種踏切道が最も少なくなっている。
- 衝撃物別では、自動車と衝撃したものが約●割、歩行者と衝撃したものが約●割を占めている。
- 自動車の原因別では、直前横断によるものが約●割を占めている。
- 歩行者と衝撃した踏切事故では、高齢者が関係するものが多く、65歳以上で約●割を占めている。

ことなどが挙げられる。

そこで、このような事故を教訓として、鉄道及び踏切道での事故防止対策を関係機関が連携して推進していく必要がある。

第2節 踏切道における安全対策の今後の方向

本市において重大な踏切事故の発生は無いが、本市の踏切道では、通行量が多い主要道や小学校の通学路となっている箇所も多く、今後も踏切の構造改良等の鉄道交通環境の整備、適切な管理、維持とともに、全国の鉄道に関する事故等の教訓を活かして、より効果的な安全施策を総合的かつ積極的に推進する。

第3節 講じようとする施策

1 踏切道の構造改良及び歩行者の安全確保

幅員が狭小な踏切、主要道や通学路となっている踏切道、更には災害時緊急車両が通行困難な踏切道等については、踏切の構造改良・改築を図り、歩行者の通行がある踏切には原則遮断機の整備とともに、踏切の高架線化された箇所についても、歩行者の安全確保や自動車の大型化等に対応した対策の働きかけを図る。

2 その他踏切道の交通の安全と関係機関との連携

交通安全運動を利用して踏切道における交通安全意識の高揚を図り、万が一鉄道の重大事故等が発生した場合は、避難誘導、救助・救急活動等正しく対応できるような教育、訓練を充実させるとともに、医療機関その他の関係機関との連携・協力体制の強化を図る。