

# 大村市交通安全計画



令和5年3月

大村市交通安全対策協議会

## まえがき

本市は、県内のほとんどの都市が人口減少している中で、人口が増加傾向にあり、高齢化率の増加とともに、運転免許保有者数も高い状況にあることから、交通事故全体に占める高齢者の交通事故の割合は高い状況にある。

また、本市は地形的に平坦な街であり、自転車を利用する人が多く、それに伴い中学生や高校生による自転車事故も多く発生していることから、事故防止対策が重要かつ喫緊の課題となっている。

さらには、飲酒運転による交通事故は年々減少しているものの、重大事故に直結する悪質・危険な飲酒運転がいまだに後を絶たない状況にあることから、関係機関・団体と連携した広報・啓発活動を行う必要がある。

交通事故の防止は、県、市及び関係機関・団体だけでなく、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り、人命尊重の理念の下に、交通事故のない安全で安心して暮らせる社会を目指して、総合的かつ長期的な視野に立った交通安全対策全般を効果的に推進していく必要がある。

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項の規定及び国・県が策定した交通安全計画に基づき、交通安全に関する施策の大綱を定め、市、警察及び関係機関・団体においては、交通の状況や地域の実態に即して、交通の安全に関する施策を具体的に定め、これを実施するものとする。

# 目 次

計画の基本理念・計画の見直し	1
第1章 道路交通の安全	2
第1節 道路交通事故のない社会を目指して	3
1 道路交通事故のない社会を目指して	3
2 歩行者の安全確保	3
3 地域の実情を踏まえた施策の推進	3
4 役割分担と連携強化	3
5 交通事故被害者等との連携	3
第2節 道路交通事故の現状と計画における目標	4
I 道路交通事故の現状	4
1 交通事故発生状況	4
2 高齢者事故発生状況	5
3 自転車事故発生状況	5
4 交通事故死者年齢別状況	6
5 歩行中による交通事故発生状況	6
II 交通安全計画における目標	6
第3節 道路交通安全についての対策	7
I 今後の道路交通安全対策を考える視点	7
1 高齢者及び子どもの安全確保	7
2 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識 の向上	8
3 生活道路における安全確保	8
4 地域が一体となった交通安全対策の推進	9
II 講じようとする施策	9
1 道路交通環境の整備	9
2 交通安全思想の普及と徹底	14
3 安全運転の確保	20
4 道路交通秩序の維持	22
5 救助・救急活動の充実	23
6 交通事故被害者等への支援	24

第2章 鉄道交通の安全	.....	25
第1節 鉄道事故のない社会を目指して	.....	26
I 鉄道事故の状況等	.....	26
II 交通安全計画における目標	.....	26
第2節 鉄道交通の安全についての対策	.....	26
I 今後の鉄道交通安全対策を考える視点	.....	26
II 講じようとする施策	.....	26
1 鉄道交通環境の整備	.....	27
2 鉄道交通の安全に関する知識の普及	.....	27
3 鉄道の安全な運行の確保	.....	27
4 救助・救急活動の充実	.....	27
第3章 踏切道における交通の安全	.....	28
第1節 踏切事故のない社会を目指して	.....	29
I 踏切事故の状況と特徴	.....	29
II 交通安全計画における目標	.....	29
第2節 踏切道における交通安全の対策	.....	29
I 今後の踏切道における交通安全対策を考える 視点	.....	29
II 講じようとする施策	.....	29
1 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施	.....	29
2 踏切道の統廃合の促進	.....	29
3 その他踏切道の交通の安全及び円滑化を 図るための措置	.....	29
用語集	.....	31
		32

## 1 計画の基本理念

これまでの取組において、関係機関・団体等と連携し交通安全対策を推進した結果、交通事故発生件数は減少傾向にあり、負傷者数は10年前と比較すると2分の1以下に減少した。

一方、依然として道路交通事故は毎日発生し、高齢者が関係する事故や中学生や高校生による自転車事故など、交通事故発生件数に占める割合が高まっている。高齢化の進展への適切な対処とともに、子育てを応援する社会の実現が強く要請される中、時代のニーズに応える交通安全の取組が、より一層求められている。

これまで実施してきた各種施策に加え、交通安全の確保に資する先端技術を取り入れた新たな時代における対策に取り組むことが必要であり、これにより交通事故のない交通安全社会を目指す。

## 2 計画の見直し

国・県が策定した交通安全計画が大幅に変更した場合、見直しを行うものとする。

# 第1章 道路交通の安全

## 第1節 道路交通事故のない社会を目指して

- 人命尊重の理念に基づき、交通事故のない社会を目指す。



## 第2節 道路交通事故の現状と計画における目標

- 年間の交通事故死者数をゼロに近づける。
- 年間の人身事故発生件数 200 件以下を目指す。



## 第3節 道路交通の安全についての対策

### < 4つの視点 >

- 1 高齢者及び子どもの安全確保
- 2 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上
- 3 生活道路における安全確保
- 4 地域が一体となった交通安全対策の推進



### < 6つの柱 >

- 1 道路交通環境の整備
- 2 交通安全思想の普及と徹底
- 3 安全運転の確保
- 4 道路交通秩序の維持
- 5 救助・救急活動の充実
- 6 交通事故被害者等への支援

## 第1節 道路交通事故のない社会を目指して

### 1 道路交通事故のない社会を目指して

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必要がある。

近年においては、子どもや高齢者による交通事故が後を絶たない。高齢化の進展への適切な対処とともに、子育てを応援する社会の実現が強く要請されている中、時代のニーズに応える交通安全の取組が求められていることから、今後も、道路交通事故による死者数及び重傷者数をゼロにすることを目指し、交通事故のない社会実現に向けて、市及び関係機関・団体において積極的な取組が必要である。

### 2 歩行者の安全確保

歩行者優先の交通安全思想の下、歩道等の整備により歩行者の安全確保を図ることが重要である。

### 3 地域の実情を踏まえた施策の推進

交通安全に関しては、それぞれの地域の実情を踏まえた上で、その地域に最も効果的な施策の組合せを、地域が主体となって行うべきである。特に、生活道路(注1)における交通安全対策については、総合的なまちづくりの中で実現していくことが有効であるが、このようなまちづくりの視点に立った交通安全対策の推進に当たっては、住民に一番身近な市や警察の役割が極めて大きい。

また、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と併せて推進していくことが重要である。

### 4 役割分担と連携強化

行政のほか、学校、家庭、職場、団体、企業等、それぞれが責任を持ちつつ役割分担しながらその連携を強化するとともに、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、連携していくことが重要である。

### 5 交通事故被害者等との連携

交通事故被害者等は、交通事故により家族を失い、傷害を負わされるなど交通事故の悲惨さを我が身をもって経験し、理解していることから、交通事故被害者等との連携は重要である。

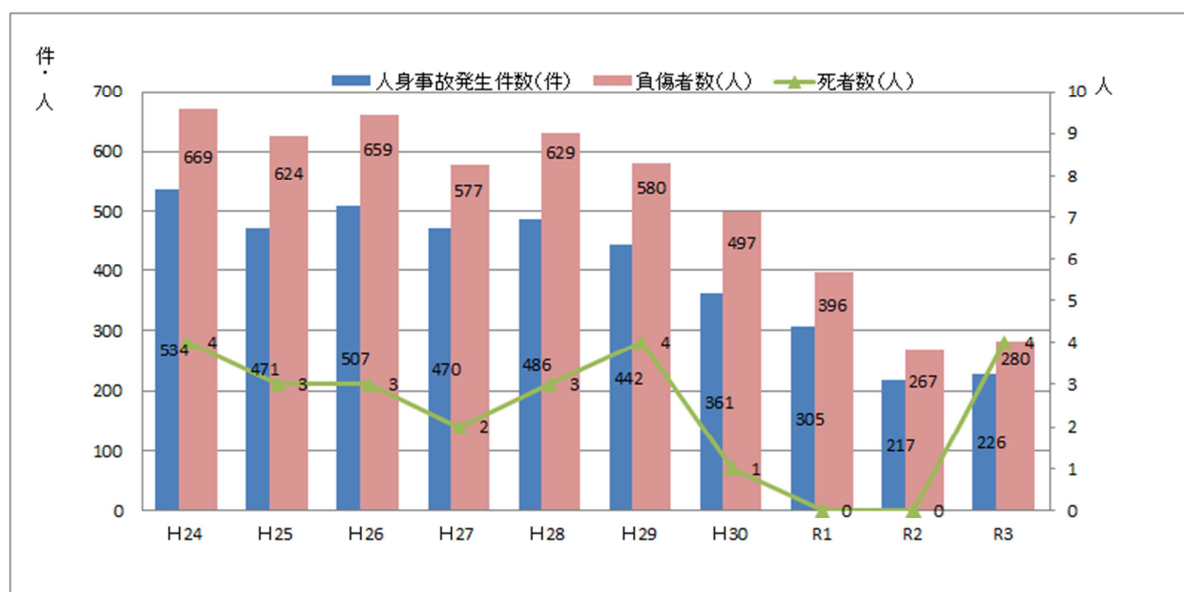
## 第2節 道路交通事故の現状と計画における目標

### I 道路交通事故の現状

本市の平成24年及び平成26年の交通事故発生件数は、500件を越えたが、平成27年以降の発生件数は、500件以下と年々減少した。令和2年には新型コロナウイルス感染症対策により外出自粛等の影響もあり、発生件数は200件台となった。

なお、大村署管内における交通事故発生状況等は、次のとおりである。

#### 1 交通事故発生状況

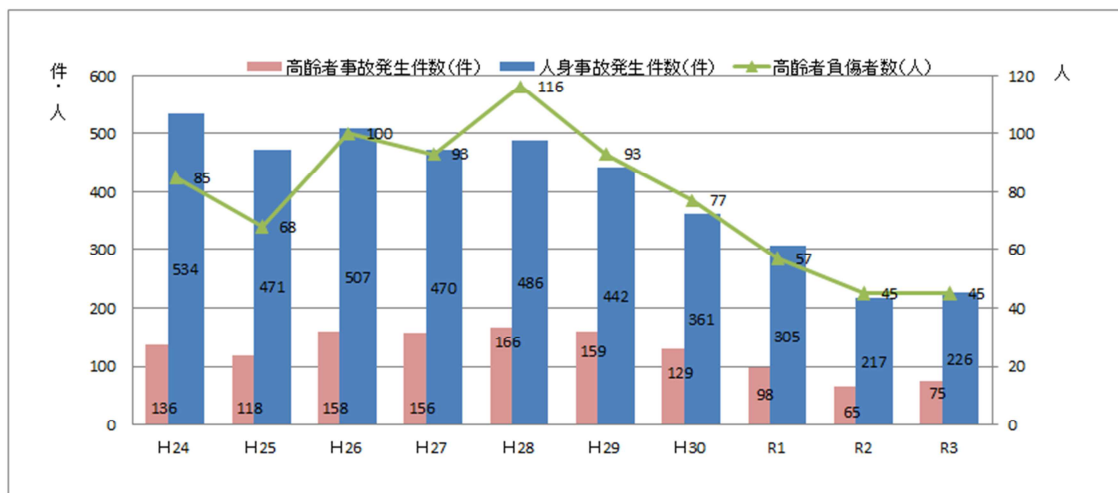


人身事故発生件数、負傷者数ともに年々減少しており、10年前と比較して半数以下に減少している。

また、交通事故死者数においても、ここ10年間で年間4人以下で推移しており、令和元年、令和2年においてはゼロを記録した。しかし、令和3年は、4人であった。

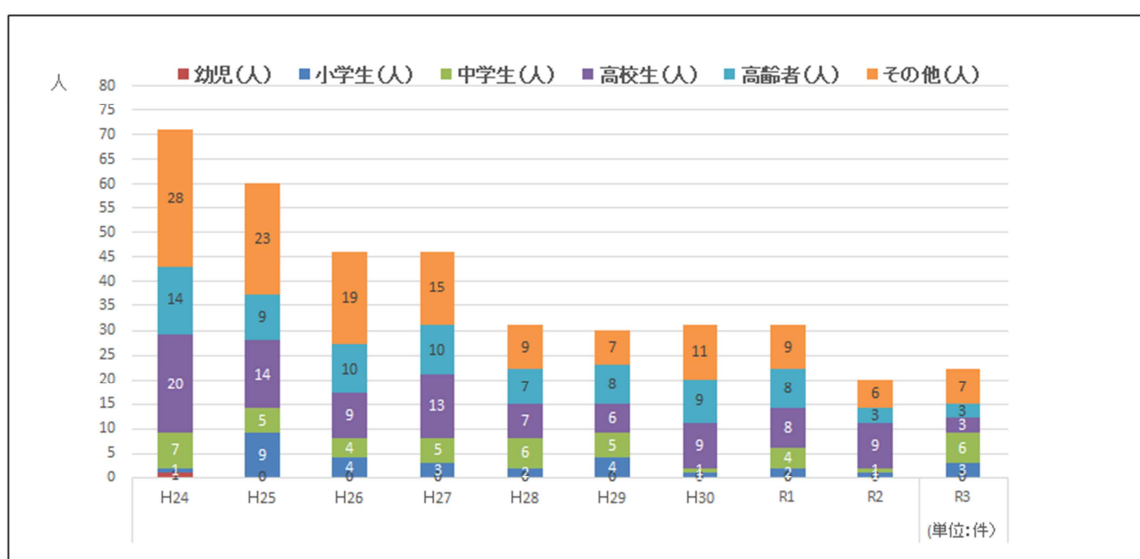


## 2 高齢者事故発生状況



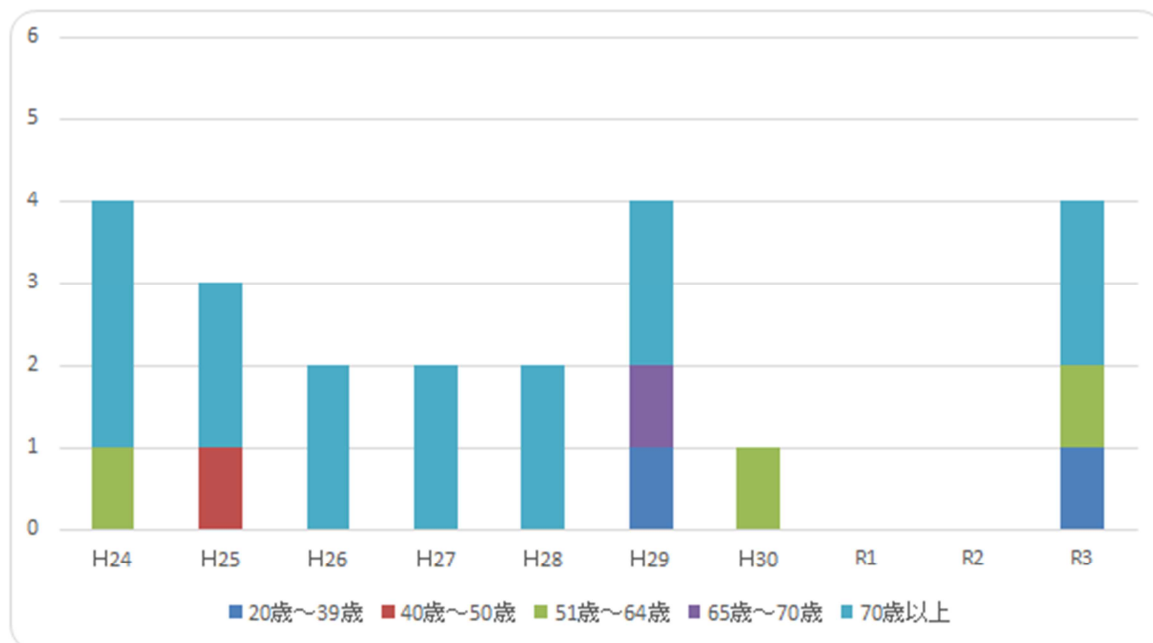
高齢者による交通事故発生件数及び負傷者数は平成28年をピークに年々減少傾向にあるが、高齢者による交通事故は、人身事故発生件数の約3分の1を占めている。

## 3 自転車事故発生状況



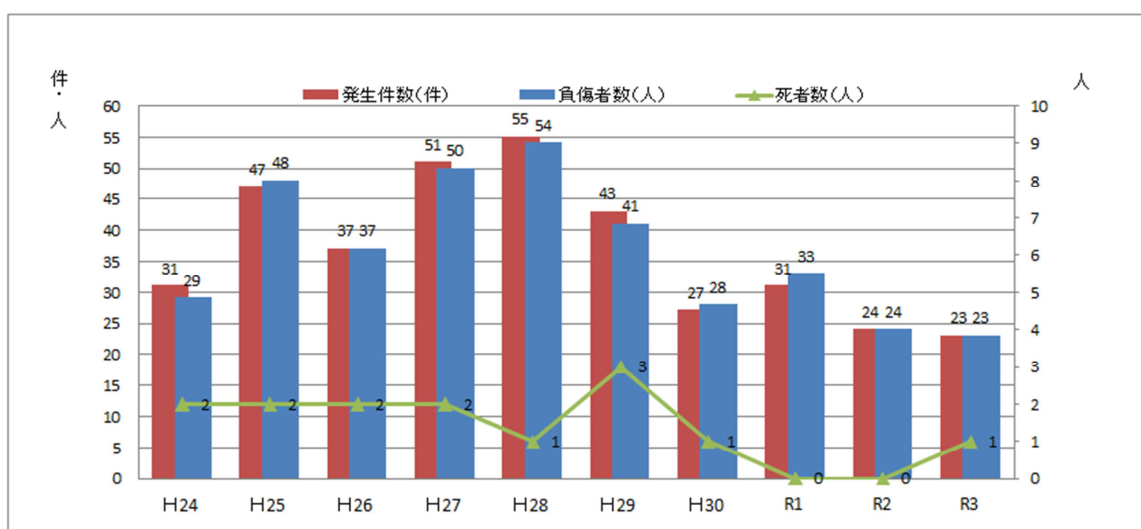
自転車の交通事故は減少傾向にあるが、高校生や中学生、高齢者による交通事故が約7割を占めている。

#### 4 交通事故死者年齢別状況



交通事故による死亡者数は、ここ10年間で22人であるが、なかでも70歳以上の高齢者が15人となっている。

#### 5 歩行中による交通事故発生状況



ここ10年間の歩行中による交通事故の発生状況は、平成28年をピークに一時減少したものの、令和元年には、増加に転じている。

## II 交通安全計画における目標

交通事故による年間の人身事故発生件数は200件以下、死傷者数をゼロに近づけ、市民を交通事故の脅威から守ることが目標である。

そのため、市及び関係機関・団体においては、市民の理解と協力の下「交通事

故のない安全で安心のまち」を実現するため、第3節に掲げる諸施策を推進する。

## 第3節 道路交通安全についての対策

### I 今後の道路交通安全対策を考える視点

これまで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対策を推進する。

対策の実施に当たっては、国、県の計画に掲げられた4つの視点による、6つの柱を基本として交通安全対策の推進を図っていくものとする。

#### ◎ 4つの視点

##### 1 高齢者及び子どもの安全確保

交通事故における高齢者の死者数の割合は高く、今後も高齢化が進むことを踏まえると、高齢者が安全かつ安心して外出したり移動したりできるような交通社会の形成が必要である。

また、高齢化の進展と同時に、子どもの安全を確保する観点から、通学路等における歩行空間の整備を積極的に推進する必要がある。

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については、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などのほか、多様な移動手段の安全な利用を図るための対策が必要である。

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ユニバーサルデザインの考え方(注2)に基づいた道路交通環境の整備をしていく必要がある。

高齢者が運転する場合の安全運転を支える対策については、運転支援機能を始めとする技術の活用と交通安全教育等を実施していく必要がある。

また、安心して子どもを生き育てることができる環境の整備、幼い子どもと一緒に移動しやすい環境の整備が期待されている。子どもの交通事故死者数は減少傾向にあるが、次代を担う子どもの安全を確保する観点から、未就学児を中心に子どもが日常的に集団で移動する経路や通学路等において、横断歩道の設置や適切な管理、歩道等の整備による安全・安心な歩行空間の創出を積極的に推進する。子どもに対しては、地域の交通情勢に応じた交通安全教育等の対策を講ずる。

## 2 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上

横断歩道において自動車が一時的に停止しない等、歩行者優先の徹底がなされていない。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必要がある。

歩行者優先の考えの下、未就学児を中心に子どもが日常的に移動する経路、通学路、生活道路及び市街地の幹線道路(注3)において横断歩道の設置や適切な管理、歩道の整備を始め、安全・安心な歩行空間の確保を進めるなど、歩行者の安全確保を図る対策を推進する。

また、横断歩行者が関係する交通事故を減少させるため、運転者には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。

一方、歩行者に対しては、横断歩道を渡ること、信号機のあるところでは、その信号に従うことといった交通ルールの周知を図るとともに、安全を確認してから横断を始め、横断中も周りに気を付けることなど、歩行者が自らの安全を守るための行動を促すための交通安全教育等を推進する。

次に、自転車については、衝突事故の際の負傷を軽減するため、全ての年齢層へのヘルメット着用を推奨するとともに、万が一歩行者等と衝突した際の補償に備えるため、自転車の点検・整備、損害賠償責任保険等への加入促進に務める。

自転車の安全利用を促進するためには、市街地の幹線道路を中心として、車線や歩道の幅員の見直し等により、歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された、安全で快適な自転車通行空間の確保を進める必要がある。

併せて、JR大村線の駅前や公営住宅、市道上などの放置自転車対策を推進していく必要がある。

特に、自転車利用者については、交通ルールやマナーに違反する行為が多いことから、交通安全教育等の充実を図るほか、街頭における指導啓発活動を積極的に推進するなど、自転車利用をはじめとする道路利用者の自転車に関する安全意識の醸成を図る。

## 3 生活道路における安全確保

生活道路においては、高齢者、障がい者、子どもを含む全ての歩行者や自転車が安全で安心して通行できる環境を確保し、交通事故を減少させていかなければならない。

今後は、自動車の速度抑制を図るための道路交通環境整備を進めるほか、可搬式速度違反自動取締装置(注4)の効果的な活用による生活道路における適切な

交通違反取締りの実施や安全な走行方法の普及、幹線道路を通行すべき自動車の生活道路への通過交通流入を防止するための対策等を推進していく必要がある。

また、生活道路における各種対策を実施していく上では、対策着手段階からの一貫した住民との関わりが重要であり、地域住民等を交えた取組を進めるなど、その進め方も留意していく必要がある。

このような取組を続けることにより、「生活道路は歩行者が優先」という意識が市民に深く浸透することを目指す。

生活道路の安全対策については、ゾーン30<sup>(注5)</sup>の区域の拡大に加え、ハンプ<sup>(注6)</sup>や狭さく<sup>(注7)</sup>といった物理的デバイスとの適正な組合せにより、交通安全の向上を図る取組を推進する。

#### 4 地域が一体となった交通安全対策の推進

高齢化の進展等に伴う地域のニーズや交通情勢の変化を踏まえ、市及び関係団体、住民等の協働により、地域に根ざした交通安全の課題の解決に取り組んでいくことが重要となる。

このため、専門家等の知見を地域の取組に活かすとともに、地域住民の交通安全対策への関心を高め、交通事故の発生場所や発生形態など事故特性に応じた安全意識を醸成するため、インターネット等を通じた交通事故情報の提供に努める。

また、交通ボランティアをはじめ地域における交通安全活動を支える人材の高齢化が進んでおり、幅広い世代の参画が課題となっている。

そこで、若者を含む地域住民が交通安全対策について自らの問題として関心を高め、当該地域における安全・安心な交通社会の形成に向けて、交通安全活動に積極的に参加するよう促す。

## II 講じようとする施策[6つの柱]

### 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り、幹線道路において一定の事故抑止効果が確認されている。

交通事故の減少を定着化させ、さらなる抑止効果を図るためには、幹線道路における安全対策を継続しつつ、生活道路における安全対策をより一層推進する必要がある。

また、少子高齢化が進展する中で、子どもを事故から守り、高齢者や障がい者が安全にかつ安心して外出できる交通社会の形成を図る観点から、安全・安心な歩行空間が確保された歩行者優先の道路交通環境整備の強化を図っていくものとする。

## (1) 生活道路等における歩行者優先の安全・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十分とはいえ、また、生活道路への通過交通(注8)の流入等の問題も依然として深刻である。

このため、地域の協力を得ながら、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において歩道を積極的に整備するなど、「歩行者」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。

特に、交通の安全を確保する必要がある道路において、歩道等の交通安全施設の整備、効果的な交通規制の推進等きめ細かな事故防止対策を実施することにより車両の速度の抑制や、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の形成を図ることとする。

### ア 生活道路における交通安全対策の推進

歩行者・自転車に係る死傷事故発生割合が大きい生活道路において、警察及び道路管理者等が連携し、徹底した通過交通の排除や車両速度の抑制等の対策を、地域住民の主体的参加の下で推進する。

### イ 通学路等の歩道整備等の推進

通学路における交通安全を確保するため、「大村市通学路交通安全プログラム」等に基づく定期的な合同点検の実施や、対策が必要な箇所の改善・充実等の継続的な取組を推進するとともに、未就学児を中心に子どもが日常的に集団で移動する経路の緊急安全点検等の結果を踏まえ、学校、教育委員会、警察、保育園等の対象施設、その所管機関、道路管理者等の関係機関が連携し、ハード・ソフトの両面から道路交通実態に応じた必要な対策を推進する。

特に、高校、中学校に通う生徒、小学校、幼稚園、保育園等や児童館等に通う児童や幼児の通行の安全を確保するため、通学路等における歩道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

高齢者や障がい者等を含め、全ての人が安全に安心して歩行できるよう、駅、公共施設、福祉施設、病院等の周辺を中心に平坦性を確保し、歩行者の利用状況に合わせた適切な歩道幅員の確保や歩道の段差・傾斜・勾配の改善

を推進する。

また、高齢者や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上の放置自転車の撤去や自動二輪車等の違法駐車取締りを推進する。

## (2) 幹線道路における交通安全対策の推進

幹線道路における交通安全対策は、事故危険箇所を含めた死傷事故率が高い区間を選定し、事故要因に即した効果の高い対策を実施する。

### ア 事故ゼロプラン(注9) (事故危険区間重点解消作戦) の推進

交通安全に資する道路交通環境整備事業の実施に当たって、効率的・効果的な実施に努め、限られた予算で最大の効果を獲得できるよう、「事故ゼロプラン」を推進する。

### イ 事故危険箇所対策の推進

事故の発生割合の大きい幹線道路の区間や、潜在的な危険区間等を事故危険箇所として指定し、県公安委員会と道路管理者が連携して集中的な事故抑止対策を推進する。事故危険箇所においては、道路標識の高輝度化等、歩道等の整備、交差点改良、視距(注10)の改良、付加車線等の整備、中央帯の設置、バス路線等における停車帯の設置及び防護柵、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 幹線道路における交通規制

一般道路については、交通の安全と円滑化を図るため、道路の構造、交通安全施設等の整備状況、道路交通実態の状況等を勘案しつつ、速度規制及び追越しのための右側部分はみ出し通行禁止規制等について見直しを行い、その適正化を図る。

### エ 重大事故の再発防止

社会的影響の大きい重大事故が発生した際には、速やかに当該箇所の道路交通環境等事故発生の要因について調査するとともに、当該事故と同様な事故の再発防止を図る。

### オ 適切に機能分担された道路網の整備

交通の効果的な分散により、都市部における道路の著しい混雑、交通事故の多発等の防止を図るため、都市計画道路等の整備を推進する。

## (3) 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、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。

車道外側線や指導停止線、カーブミラー、防護柵（ガードレール等）などの設置については、地域住民と協議し整備に努める。

#### ア 歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進

生活道路において歩行者優先の考えの下、「ゾーン 30」等の車両速度抑制、通過交通の抑制・排除等、総合的な交通事故対策を推進するとともに、少子高齢化社会の進展を踏まえ、歩行空間のバリアフリー化及び通学路における安全・安心な歩行空間の確保並びに自転車の安全な通行空間の確保を図る。

#### イ 幹線道路対策の推進

幹線道路では交通事故が特定の区間に集中して発生していることから、事故危険箇所など、事故の発生割合の大きい区間において重点的な交通事故対策を推進する。

その際、事故データの客観的な分析による事故原因の検証に基づき、信号機の改良、交差点改良等の対策を推進する。

#### ウ 道路交通環境整備への住民参加の促進

安全な道路交通環境の整備にあたっては、道路を利用する人の視点を活かすことが重要であることから、地域住民や道路利用者の主体的な参加の下に交通安全施設等の点検を行う。

### (4) 高齢者等の移動手段の確保と充実

令和2年11月に施行された地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）等の一部改正法により、高齢者を始めとする地域住民の移動手段の確保に向け、平成28年3月に地域公共交通のマスタープランとなる「大村市地域公共交通網形成計画」及び令和2年3月に具体的な路線や運行等を詳細に示した「大村市地域公共交通再編実施計画」を策定し、高齢者等の持続可能な移動手段の確保と充実を図っている。

特に、交通空白地におけるデマンド型乗り合いタクシーを充実させるために、市民のニーズを把握したうえで、随時、運行経路の見直しを行うとともに、新大村駅と大村車両基地駅を新たな拠点とした、買い物や通院などの日常生活に必要な移動を支える路線バスを運行する。

### (5) 歩行空間のユニバーサルデザイン化

高齢者や障がい者等を含めた全ての人が、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、病院等を結ぶ道路におい



て、幅の広い歩道の整備や歩道の段差・傾斜・勾配の改善、視覚障がい者誘導用ブロックの整備等による歩行空間のユニバーサルデザイン化を推進する。

#### **(6) 無電柱化の推進**

歩道の幅員の確保等により歩行者の安全を図るため、地域の実情に応じた多様な手法を活用しながら無電柱化を推進する。

#### **(7) 効果的な交通規制の推進**

交通規制や交通管制の内容について、常に点検や見直しを図るとともに、交通事情の変化を的確に把握してソフト・ハード両面での総合的な対策を実施することにより、安全で円滑な交通流の維持を図る。

#### **(8) 自転車利用環境の総合的整備**

平成 29 年 5 月に「自転車活用推進法」が施行され、長崎県においては、平成 31 年 3 月に「長崎県自転車活用推進計画」が策定され、令和 3 年 3 月には「大村市自転車活用推進計画」を策定した。

安全で円滑かつ快適な自転車利用環境を創出するため、自転車は車両であるとの認識の下、自転車道や自転車専用通行帯等の整備により、自転車通行空間ネットワークの構築を推進するとともに、交通ルールやマナーの啓発活動を積極的に推進する。

また、自転車通行空間の整備にあたっては関係機関の意見を踏まえ、快適な自転車利用環境の整備を推進する。

特に、駅周辺等における放置自転車等の問題を解決するため、国・県及び道路管理者、警察、鉄道事業者等が連携し、放置自転車等の整理・撤去等を推進する。

#### **(9) 災害に備えた道路交通環境の整備**

地震や豪雨等の災害に備え、橋梁の適切な維持管理や必要に応じた耐震補強を実施するとともに、道路排水設備等の適切な維持管理を行うなど、災害に強い道路の整備を推進する。

災害発生時は、必要に応じて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とともに、道路の被災状況や道路交通状況等についてもインターネ

ット等の情報通信技術（IT）を活用した道路・交通に関する災害情報等の提供を推進する。

## **(10) 総合的な駐車対策の推進**

道路交通の安全と円滑を図り、都市機能の維持及び増進に寄与するため、道路交通の状況や地域の特性に応じた総合的な駐車対策を推進する。

地域住民等の意見要望等を踏まえつつ、路上における無秩序な駐車を抑制し、安全かつ円滑な道路交通を確保するため、駐車規制及び違法駐車の取締りを推進する。

## **(11) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備**

### **ア 道路の使用及び専用の適正化等**

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、道路交通に支障を与える不法占用物件等については排除を行い、占有物件等の維持管理の適正化について指導するとともに、「道路ふれあい月間」等を中心に道路の愛護思想の普及を図る。

### **イ 道路法に基づく通行の禁止又は制限**

道路の破損、欠壊又は異常気象等により交通が危険であると認められる場合及び道路に関する工事のため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制限を行う。

## **2 交通安全思想の普及と徹底**

交通安全教育及び普及啓発活動については、交通安全意識と交通マナーの向上はもとより、歩行者優先の交通安全思想の下、子ども、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、国、県及び市、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活かし、互いに連携をとりながら地域の実情に即した自主的な活動を促進する。

### **(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進**

#### **ア 幼児に対する交通安全教育の推進**

幼児に対する交通安全教育は、心身の発達段階や地域の実情に応じて、基本的な交通ルールを遵守し、交通マナーを実践する態度を習得させるととも

に、日常生活において、安全に道路を通行するために必要な基本的な技能及び知識を習得させることを目標とする。

幼稚園及び保育園等においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、日常の教育・保育活動のあらゆる場면을捉えて交通安全教育を計画的かつ継続的に行う。

関係機関・団体は、幼児の心身の発達や交通状況等の地域の実情を踏まえた幅広い教材・教具・情報の提供等を行うとともに、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。

#### 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、安全な歩行の仕方、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、交通ルールを遵守し、他の人々の安全にも配慮できるように指導・教育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、安全な歩行の仕方、自転車の安全な利用、自動車等の特性、危険の予測と回避、標識等の意味、自転車事故等における加害者の責任、応急手当等について重点的に交通安全教育を実施する。

#### 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指導・教育を行い、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理解を深めるためるとともに、生徒の多くが近い将来、運転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。

#### オ 中学生及び高校生に対する自転車安全利用の推進

自転車事故は、中学生及び高校生が多くを占めている状況であることから、プロスタントマンによる身近で起こる可能性がある交通事故の再現実演を通して、自転車は被害者にも加害者にもなりうる「車両」であるという意識付けを行い、自転車事故の防止を図ることを目的に自転車安全利用講習会（スケアードストレイト方式（注11））を実施する。

#### カ 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交通安全教育の充実に務める。

運転免許取得時の教育は、自動車教習所における教習が中心となることから、教育水準の一層の向上に努める。

免許取得後の運転者教育は、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や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、安全運転管理者や運行管理者等を法定講習や指導者向けの研修会等へ積極的に参加させ、事業所における自主的な安全運転管理に努める。

#### キ 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、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や自転車、セニアカーの危険行動を理解させるとともに、安全な交通行動を実践することができるよう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。

このため、反応速度、反射能力の診断、運転者危険予測シュミレータを使用した運転適性診断などを取り入れた、高齢者交通安全講習会を県と連携し

積極的に実施し、高齢者に対する交通安全教育を推進する。

また、交通関係団体、交通ボランティア、医療機関及び福祉関係者等と連携して、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少ない高齢者を中心に、家庭訪問による個別指導、高齢者と接する機会を利用した助言等が、地域ぐるみで行われるように努める。

この場合、高齢者の自発性を促すことに留意しつつ、高齢者の事故実態に応じた具体的な指導を行うとともに、反射材の活用等交通安全用品の普及にも努める。

## ク 障がい者に対する交通安全教育の推進

障がい者に対しては、交通安全のために必要な技能及び知識の習得のため、手話通訳員の配置、字幕入りビデオの活用等に努めるとともに、参加・体験・実践型の交通安全教育を開催するなど、障害の程度に応じたきめ細かい交通安全教育を推進する。

## (2) 効果的な交通安全教育の推進

交通安全教育を行うに当たっては、受講者が安全に道路を通行するために必要な知識及び技能を習得し、かつ、その必要性を理解できるようにするため、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に活用する。

交通安全教育を行う機関・団体は、交通安全教育に関する情報を共有し、他の関係機関・団体の要望に応じて交通安全教育に用いる資機材の貸与、講師の派遣及び情報の提供等、相互の連携を図りながら交通安全教育を推進する。

## (3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進

### ア 交通安全運動の推進

市民一人ひとりに広く交通安全思想の普及・浸透を図り、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣付けるとともに、市民自身による道路交通環境の改善に向けた取組を推進するための市民運動として、市の交通安全運動主催機関・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、時節や交通情勢を反映した事項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運動の充実・発展を図る。

#### イ 横断歩行者の安全確保

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ため、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。

#### ウ 自転車の安全利用の推進

自転車が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、そうした意識の啓発を図るとともに、平成26年3月に制定した「大村市自転車の安全利用及び自転車等の放置防止に関する条例」に基づき、自転車の安全利用の推進に努める。

また、自転車販売店等の関係事業者と連携し、自転車の点検整備や自転車（電動アシスト自転車を含む。）の正しい乗り方の指導、加害者になった場合への備えとして損害賠償責任保険等への加入促進等の対策を推進する。

さらに、自転車を利用する際、ヘルメットの着用が努力義務になることから、警察及び関係団体と連携を図りながら街頭での広報啓発活動に努める。

#### 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。

市及び関係機関・団体等が連携し、あらゆる機会・媒体を通じて着用徹底の啓発活動等を推進する。

#### オ チャイルドシートの正しい使用の徹底

チャイルドシートの使用効果及び正しい使用方法について、理解を深めるための広報啓発・指導を推進し、幼稚園及び保育園等、病院、販売店等と連携した保護者に対する効果的な広報啓発・指導に努める。

#### カ 反射材用品等の普及促進

夕暮れの時間帯から夜間における歩行者及び自転車利用者の事故防止に効果が期待できる反射材用品等の普及を図るため、各種広報媒体を活用して広

報啓発を推進する。

反射材用品等の普及に当たっては、歩行者や自転車利用者の反射材用品等の着用を推奨する。

#### キ 飲酒運転根絶に向けた交通安全教育及び広報啓発活動

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、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推進する。

また、交通ボランティアや安全運転管理者等、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。

さらに、アルコール検知器を活用した運行前検査の励行に努めるなど、地域、職域等における飲酒運転根絶の取組を進める。

特に、飲酒運転を根絶する気運の高揚を図るため、国道などの幹線道路沿いで飲酒運転根絶キャンペーンの実施や酒類提供飲食店等を訪問し、飲酒運転根絶に対する協力要請を行う。

#### 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、街頭ビジョン等のあらゆる広報媒体を活用して、日常生活に密着した内容の広報等、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、実効の上がる広報を次の方針により行う。

(ア) 家庭、学校、職場、地域等と一体となった広範なキャンペーンや広報誌への掲載等を行うことにより、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着用、チャイルドシートの正しい使用の徹底、妨害運転や飲酒運転等の根絶、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、町内会等を通じた広報等により家庭に浸透するきめ細かな広報の充実に努め、子ども、高齢者等を交通事故から守るとともに、妨害運転や飲酒運転等の悪質・危険な運転を根絶する気運の高揚を図る。

(ウ) 民間団体の交通安全に関する広報活動を援助するため、県、警察と連携し、交通の安全に関する資料、情報等の提供を積極的に行い、市民挙げての気運の盛り上げを図る。

#### ケ その他の普及啓発活動の推進

(ア) 高齢者の交通事故防止に関する市民の意識を高めるため、高齢者の歩行

中や自転車乗用中の事故実態の広報を積極的に行う。

また、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努める。

(イ) 夕暮れ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、事故実態や危険性等の周知を図る。

また、季節や気象条件等に応じ、自動車及び自転車の前照灯の早期点灯、対向車等がない状況におけるハイビームの使用を促す。

さらに、自動車の早期点灯については、市内各所において、「早め点灯啓発キャンペーン」を実施する。

#### (4) 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進

交通安全を目的とする民間団体については、交通安全指導者の養成等の事業及び諸行事に対する援助並びに交通安全に必要な資料の提供活動を充実するなど、その主体的な活動を促進する。

行政と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。

#### (5) 地域における交通安全活動への参加・協働の推進

交通安全は、地域住民等の安全意識により支えられることから、地域住民自らが交通社会の一員であるという当事者意識を持つよう意識改革を促すことが重要である。

このため、交通安全思想の普及徹底に当たっては、行政、民間団体、企業等と住民が連携を密にした上で、それぞれの地域における実情に即した身近な活動を推進し、住民の参加・協働を進める。

### 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、免許取得時、更新時等の教育の充実とともに、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、運転者教育、安全運転管理者による指導、その他広報啓発等により、横断歩道においては、歩行者が優先であることを含め、高齢者や障がい者、子どもをはじめとする歩行者や自転車に対する保護意識の向上を図る。



## (1) 運転者教育等の充実

安全運転に必要な知識及び技能を身に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、運転免許を取得しようとする者に対する教育、運転者に対する再教育、高齢運転者対策の充実、二輪車運転者に対する教育の充実強化に努める。

## (2) 高齢者支援施策の推進

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、関係機関が連携し、運転経歴証明書制度の周知を図る。

また、交通空白地におけるデマンド型乗り合いタクシーの周知や運転免許返納者に対し、ICカードの使用方法やバスに乗る時の注意点などを学ぶ「バスの乗り方講座」を行う。

さらに、路線バス（長崎県営バス）の乗り放題となる「免許返納者パス券」の販売、その他企業の割引制度などの周知を図る。

## (3) ヘルメットの正しい着用の徹底

二輪乗車時におけるヘルメットの正しい着用の徹底を図るため、関係機関・団体と連携し、各種講習・交通安全運動等あらゆる機会を通じて、着用効果の啓発等着用推進キャンペーンを行うとともに、ヘルメット着用義務違反に対する街頭での交通指導取締りを推進する。

## (4) 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（以下「安全運転管理者等」という。）に対する講習の充実等により、これらの者の資質及び安全意識の向上を図るとともに、事業所内で交通安全教育指針に基づいた交通安全教育が適切に行われるよう、安全運転管理者等を指導する。

また、事業活動に伴う交通事故防止を更に促進するため、ドライブレコーダー、デジタル式運行記録計等（以下「ドライブレコーダー等」という。）の安全運転の確保に資する車載機器の普及促進に努めるとともに、ドライブレコーダー等によって得られた映像をもとに、身近な道路に潜む危険や、日頃の運転行動の問題点等の自覚を促す交通安全教育や安全運転管理への活用方法について周知を図る。

#### (5) 事業用自動車の安全プラン(注12)に基づく安全対策の推進

事業用自動車の交通事故死者数・重傷者数・人身事故件数・飲酒運転件数の削減等を目標とする事業用自動車総合安全プランに基づき、関係者（行政、事業者、利用者）が一体となり総合的な取組を推進する。

バス、タクシー、トラック等運送事業者の関係法令の履行及び運行管理の徹底を図るため、運輸安全マネジメント制度(注13)の一層の浸透・徹底を図るとともに、点呼時のアルコール検知器の使用義務付けにより、飲酒運転ゼロを目指す。

#### (6) 交通労働災害の防止等

交通労働災害防止のため、事業所における管理体制の確立、適正な労働時間等の管理、適正な走行管理、運転者に対する教育、健康管理、交通労働災害防止に対する意識の高揚等を促進する。

### 4 道路交通秩序の維持

#### (1) 交通の指導取締りの強化等

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指導取締りを推進する。

特に、飲酒運転及び無免許運転については、取締りにより常習者を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、容認している者に対する捜査を徹底するなど、飲酒運転及び無免許運転の根絶に向けた取組を推進する。

また、自転車利用者による無灯火、二人乗り、信号無視、一時不停止及び、歩道通行者に危険を及ぼす違反等には積極的に指導警告を行うとともに、これに従わない悪質・危険な自転車利用者に対する検挙措置を推進する。

#### (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、暴走族追放気運の高揚及び家庭、学校、職場、地域等において暴走族の解体、暴走族への加入阻止、暴走族からの離脱等の支援指導を徹底する。

また、暴走行為阻止のための環境整備、暴走族に対する指導取締りの強化及び暴走族関係事犯者の再犯防止、暴走行為を助長するような車両の不正改造の取締りを強化する。

## 5 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、被害を最小限にとどめるため、高速自動車国道を含めた道路上の交通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を図る。

特に、負傷者の救命率・救命効果の一層の向上を図る観点から、救急現場又は搬送途上において、医師、看護師、救急救命士、救急隊員等による一刻も早い救急医療、応急処置等を実施するための体制整備を図るほか、事故現場からの緊急通報体制の整備やバイスタンダー（事故や災害の現場に居合わせた人）による応急手当の普及等を推進する。

### (1) 救助・救急体制の整備

#### ア 救助体制の整備・拡充

交通事故の種類や内容の複雑多様化に対処するため、救助体制の整備・拡充を図り、救助活動の円滑な実施を期する。

#### イ 多数傷者発生時における救助・救急体制の充実

大規模交通事故等の多数の負傷者が発生する大事故に対処するため、連絡体制の整備、救護訓練の実施及び消防機関と医療機関等の連携による救助・救急体制の充実を図る。

#### ウ 自動体外式除細動器（AED）の使用も含めた心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動の推進

現場におけるバイスタンダーによる応急手当の実施により、救命効果の向上が期待できることから、自動体外式除細動器（AED）の使用も含めた応急手当について、消防機関等が行う講習会等、普及啓発活動を推進する。

#### エ 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、消防機関において救急救命士を計画的に配置できるようその養成を図り、救急救命士が行える気管挿管、薬剤投与を円滑に実施するための講習及び実習の実施を推進する。

また、医師の指示又は指導・助言の下に救急救命士を含めた救急隊員によ

る応急処置等の質を確保するメディカルコントロール体制の充実を図る。

#### オ 救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実

複雑多様化する救助や救急事変に対応すべく救助隊員及び救急隊員の知識・技術等の向上を図るため、継続的な教育訓練を推進する。

#### カ ドクターヘリ及び医師等同乗救急車（EMTAC）による救急業務の推進

負傷者の救命率の向上や後遺症を軽減させるため、医師等が同乗し救急医療を行いながら搬送できるドクターヘリ、及び EMTAC の積極的活用を推進する。

### （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、救急医療従事者の確保と大村市夜間初期診療の実施、及び休日当番医制度の整備に努める。

また、初期救急医療体制では応じきれない重症救急患者の診療を確保するために、救急医療協力病院を設け、第二次救急医療体制の整備に努める。

### （３）救急関係機関の協力関係の確保等

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・協力関係について協議・連絡・調整を図るとともに、救急医療機関内の受入れ・連絡体制の明確化等を図る。

また、特に多くの被害者の生じる大規模な交通事故が発生した場合、災害派遣医療チーム及び災害派遣精神医療チームの活用を推進する。

## 6 交通事故被害者等への支援

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、交通事故によりかけがえのない生命を絶たれたりすることになる。

このような交通事故被害者等を支援することが極めて重要であることから、犯罪被害者等基本法（平成 16 年法律第 161 号）及び大村市犯罪被害者等支援条例（令和 3 年大村市条例第 2 号）の下、交通事故被害者等を支援する。

また、広報おおむら、市ホームページ等を活用することにより交通事故相談活動の周知徹底を図り、交通事故当事者に対し広く相談の機会を提供する。

さらに、警察においては、交通事故被害者等に対して交通事故の概要、捜査経過等の情報を提供するとともに、刑事手続きの流れ等をまとめた「被害者の手引」を作成し活用する。

## 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

○鉄道は、多くの市民が利用する生活に欠くことのできない交通手段であり、市民が安心して利用できる安全な鉄道輸送を目指し、各種の安全対策を総合的に推進していく。



### 鉄道交通の安全についての目標

○鉄道事故による死者数ゼロを目指す。



### 第2節 鉄道交通の安全についての対策

#### <視点>

- I 今後の鉄道交通安全対策を考える視点  
重大な列車事故の未然防止



#### <4つの柱>

- II 講じようとする施策
  - 1 鉄道交通環境の整備
  - 2 鉄道交通の安全に関する知識の普及
  - 3 鉄道の安全な運行の確保
  - 4 救助・救急活動の充実

## 第1節 鉄道事故のない社会を目指して

人や物を大量に、高速に、かつ、定時に輸送できる鉄道（軌道を含む。以下に同じ。）は、多くの市民が利用する市民生活に欠くことのできない交通手段である。列車が高速・高密度で運行されている現在の鉄道においては、一たび列車の衝突や脱線等が発生すれば、多数の死傷者を生じるおそれがある。

また、ホームでの接触事故（ホーム上で列車等と接触又はホームから転落して列車等と接触した事故）等の人身事故と踏切事故を合わせると運転事故全体の約9割を占めていることから、利用者等が関係するこのような事故を防止する必要性が高まっている。

このため、市民が安心して利用できる、安全な鉄道輸送を目指し、各種の安全対策を総合的に推進していく必要がある。

### I 鉄道事故の状況

鉄道における交通事故は、減少傾向にあるが、高速、高密度化が進んでおり、通勤や通学で利用者が多い時間帯もあり、一旦列車事故が発生すれば、多くの利用者に影響を与えることとなりかねない。

本市においては、近年、鉄道における死亡事故は発生していないが、市民が安全・安心に利用できるように、各種の安全対策の充実に努める必要がある。

### II 交通安全計画における目標

列車の衝突や脱線等により、重大な列車事故が発生しないように鉄道環境の整備や安全な運行の確保に努めるとともに、鉄道事故による死傷者数「ゼロ」を目指すものとする。

## 第2節 鉄道交通の安全についての対策

### I 今後の鉄道交通安全対策を考える視点

鉄道における交通事故は減少傾向にあり、これまでの交通安全対策については一定の効果が認められる。

しかしながら、一たび列車の衝突や脱線等が発生すれば、多数の死傷者を生じる恐れがあることから、重大な列車事故の未然防止を図る必要がある。

これらを踏まえ、安全な鉄道輸送を目指し、次の施策を総合的に推進する。

### II 講じようとする施策

#### 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、鉄道施設、運転保安設備等について、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。

## **2 鉄道交通の安全に関する知識の普及**

鉄道における交通事故の約9割を占める踏切事故と人身事故の多くは、鉄道利用者や踏切通行者、鉄道沿線住民等が関係するものであることから、鉄道事業者による安全対策に加え利用者等の理解と協力が必要である。

このため、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**

重大な列車事故を未然に防止するため、運転士の資質の保持、事故情報及び安全上のトラブル情報、気象情報等の共有・活用を図る。

## **4 救助・救急活動の充実**

鉄道の重大事故等の発生に対して、避難誘導、救助・救急活動を迅速かつ的確に行うため、訓練の充実や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・協力体制の強化を推進する。

# 第3章 踏切道における交通の安全

## 第1節 踏切事故のない社会を目指して

○踏切事故は、減少傾向にあるが、改良すべき踏切道が残されており、引き続き踏切事故防止対策を推進することにより、踏切事故のない社会を目指す。



## 踏切道における交通の安全についての目標

○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に推進し、踏切事故の発生を防止する。



## 第2節 踏切道における交通安全の対策

### <視点>

- I 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点  
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



### <3つの柱>

- II 講じようとする施策
  - 1 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施
  - 2 踏切道の統廃合の促進
  - 3 その他踏切道の交通の安全及び円滑化等を図るための措置



## 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が、改良すべき踏切道が残されており、引き続き踏切事故防止対策を推進することにより、踏切事故のない社会を目指す。

### I 踏切事故の状況等

全国における踏切事故（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、減少傾向にある。

本市においては、令和3年の踏切事故の発生件数は、0件となっている。

### II 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 踏切道における交通安全の対策

### I 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点

踏切事故は、一たび発生すると多数の死傷者を生ずるなど、重大な事故につながる恐れがある一方で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のが現状である。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つつ、より効果的な対策を総合的かつ積極的に推進することとする。

### II 講じようとする施策

#### 1 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施

遮断機の整備された踏切道は、踏切遮断機が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、着実に踏切遮断機の整備を行う。

#### 2 踏切道の統廃合の促進

近接踏切道については、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箇所は、統廃合を進める。

#### 3 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、踏切信号機の設置や車両等の踏切通行時の違反行為に対する交通指導取締りを行う。

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推進する。

用語集

番号	用語	意味	頁
1	生活道路	地域に生活する人が、住宅などから主要な道路に出るまでに利用する道のこと。	3
2	ユニバーサルデザインの考え方	身体能力の違いや年齢、性別、国籍に関わらず、すべての人が利用しやすいように造られたデザイン。	7
3	幹線道路	主要な地点を結び、道路網の骨格を形成する道路。高速自動車国道・一般国道・主要地方道・一般都道府県道。	8
4	可搬式速度違反自動取締装置	制限速度を超えて走行している車両を感知すると、その車両の速度を測定し、車両や運転手の撮影等を行う。	8
5	ゾーン 30	生活道路における歩行者等の安全な通行を確保することを目的として、区域（ゾーン）を定めて最高速度 30 キロメートル毎時の速度規制を実施するとともに、その他の安全対策を必要に応じて組み合わせ、ゾーン内における速度抑制や、ゾーンを抜け道として通行する行為の抑制を図る生活道路対策	9
6	ハンプ	交通安全対策のために、道路の路面に設けられた凸状の部分のことで、通過する車両の速度減速をねらったもので、自動車を減速させて歩行者等の安全な通行を確保することを目的に設置される。	9
7	狭さく	自動車の通行部分の幅を物理的に狭くする、あるいは視覚的にそのように見せることにより運転者に対し減速を促す道路構造	9
8	通過交通	ある地域を単にとおるだけで、その地域内には目的地をもたない交通のこと。	10
9	事故ゼロプラン	平成 22 年から導入された仕組みで、事故危険区間を選定、事故要因を分析、対策の実施、事後評価・検証とマネジメントサイクルにより改善を図る。	11
10	視距	自動車の運転者が道路前方を見通すことのできる距離	11
11	スケアードストレイト方式	スタントマンが受講者の目の前で交通事故を再現することにより、交通事故の衝撃や怖さを実感させ、交通ルールの必要性について受講者自身に考える機会を与えるという教育技法	16

## 用 語 集

番号	用 語	意 味	頁
12	事業用自動車の安全プラン	安全な運輸サービスの実現、飲酒運転、健康起因事故対策等を施策として策定。	21
13	運輸安全マネジメント制度	運輸安全マネジメント制度が平成 18 年 10 月に導入され、運輸事業者が安全管理体制を構築・改善することにより輸送の安全性を向上させることを目的とする。	22