

第11次諫早市交通安全計画

(令和3年度～令和7年度)



諫早市交通安全対策会議

ま え が き

車社会の急速な進展に伴い、昭和20年代後半から40年代半ば頃まで、道路交通事故が著しく増加した。このため、交通安全の確保が社会的な課題となり、昭和45年6月、国において、総合的かつ計画的な交通安全対策の推進を図るために、交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）が制定された。

本市においては、交通安全対策基本法第26条第1項の規定に基づき、これまで10次にわたり「諫早市交通安全計画」を策定し、関係機関・団体等と一体となり、交通安全対策を推進し、交通事故の減少に努めてきたところである。

その結果、第9次計画最終年の平成27年と第10次計画最終年の令和2年の交通事故死傷者数を比較すると、死者数は1人減の3人、負傷者数は460人減の660人となった。

今般、国の第11次交通安全基本計画及び第11次長崎県交通安全計画が策定されたが、その特徴は「人優先」の交通安全思想を基本としており、諫早市交通安全計画においても、人命尊重の理念の下、引き続き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推進しようとするものである。

交通事故の防止は、市民一人ひとりがルールを遵守することが基本となるが、市及び関係機関・団体等においては、それぞれの立場からこの交通安全計画に基づき、総合的かつ効果的に交通安全対策を実施するものである。

目 次

計画の基本理念	1
第1章 道路交通の安全	5
第1節 道路交通事故のない社会を目指して	6
Ⅰ 道路交通事故のない社会を目指して	6
Ⅱ 歩行者の安全確保	6
Ⅲ 地域の実情を踏まえた施策の推進	6
Ⅳ 役割分担と連携強化	6
Ⅴ 交通事故被害者等との連携	7
第2節 道路交通の安全についての目標	8
Ⅰ 道路交通事故の現状	8
Ⅱ 交通安全計画における目標	10
第3節 道路交通の安全についての対策	11
Ⅰ 道路交通安全対策を考える視点	11
Ⅱ 講じようとする施策	14
1 道路交通環境の整備	14
2 交通安全思想の普及徹底	18
3 安全運転の確保	25
4 救助・救急活動の充実	26
5 被害者支援の推進	28
第2章 鉄道交通の安全	29
第1節 鉄道事故のない社会を目指して	30
Ⅰ 鉄道事故の状況等	30
Ⅱ 交通安全計画における目標	30
第2節 鉄道交通の安全についての対策	31
Ⅰ 今後の鉄道交通の安全対策を考える視点	31
Ⅱ 講じようとする施策	31
第3章 踏切道における交通の安全	32
第1節 踏切事故のない社会を目指して	33
Ⅰ 踏切事故の状況等	33
Ⅱ 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
Ⅰ 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点	34
Ⅱ 講じようとする施策	34

計画の基本理念

交通安全計画は、人優先の交通安全思想の下、これまでの10次にわたる取組みにおいて、道路交通事故死者数を過去最悪であった時と比べて約2割にまで減少させるなどの成果を上げてきたところである。

一方、依然として道路交通事故は毎日発生し、高齢者が関係する交通事故の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みが今、一層求められている。これまで実施してきた各種施策の深化はもちろんのこと、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ものとする。

交通事故のない社会を目指して

我が国は、長期の人口減少過程に入っており、世界で最も高い高齢化率となっている。このような時代変化を乗り越え、真に豊かで活力のある社会を構築していくためには、その前提として市民の安全と安心を確保することが極めて重要である。

そのために防犯や防災、さらに、新型コロナウイルス感染症対策等の様々な取組みが必要とされる中であって、今なお交通事故により毎年多くの方が被害に遭われていることを考えると、公共交通機関を始め、様々な交通手段における交通安全の確保は、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る。

私たちは、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・経済的損失をも勘案して、交通事故のない社会を目指す必要がある。言うまでもなく、交通事故のない社会は一朝一夕に実現できるものではないが、交通安全対策基本法制定後半世紀を経た今、改めて交通事故を起こさないという誓いの下、悲惨な交通事故の根絶に向けて、更なる一歩を踏み出さなければならない。

人優先の交通安全思想

道路交通については、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、障害者、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等となった方に対して、一人ひとり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。

高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築

道路交通については、高齢歩行者の交通事故とともに、高齢運転者による事故は、喫緊の課題である。また、事業用自動車においても、運転者の高齢化の進展に伴い生じる課題に向き合う必要がある。地域で高齢者が自動車に頼らずに自立的に日常生活を営む

ことができるようにすることが課題となっている。

道路交通の分野では、高齢化の進展に伴い生じうる、様々な交通安全の課題に向き合い、解決していくことが不可欠となる。

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、年齢や障害の有無等に関わりなく安全に安心して暮らせる「共生社会」を構築することを目指す。

1 交通社会を構成する三要素

交通社会を構成する人間、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、それら相互の関係を考慮しながら、交通事故の総合的な調査・分析や可能な限り成果目標を設定した施策を策定し、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に、運転者の知識・技能の向上、交通安全意識の徹底等を図り、かつ、歩行者等の安全な移動を確保するため、歩行者等の交通安全意識の徹底、指導の強化等を図るものとする。また、市民一人ひとりが、自ら交通安全に関する意識を改革していく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。この場合、交通事故被害者等（交通事故の被害者及びその家族または遺族。以下同じ。）の声を直接市民が聞く機会を増やすことも安全意識の高揚のためには有効である。

(2) 交通機関に係る安全対策

人間は判断を誤ることがあるとの前提の下で、それらの判断の誤りが事故に結び付かないように、新技術の活用とともに、不断の技術開発によってその構造、設備、装置等の安全性を高め、各交通機関の社会的機能や特性を考慮しつつ、高い安全水準を常に維持させるための措置を講じ、さらに、必要な検査等を実施し得る体制を充実させるものとする。

(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、効果的な交通規制の推進、交通に関する情報の提供の充実、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、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において、必要に応じ歩道の整備を実施するなど、人優先の交通安全対策の更なる推進を図ることが重要である。

なお、これらの施策を推進する際には、高齢化等の社会情勢の変化を踏まえるとともに、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。

2 これからの5年間（計画期間）において特に注視すべき事項

（1）人手不足への対応

交通に関わる多岐にわたる分野・職種において人手不足の影響がみられ、自動化・省力化等の進展もみられる中で、安全が損なわれることのないよう、人材の質を確保し、安全教育を徹底する等の取組みが必要である。

（2）先進技術導入への対応

今日、道路交通の分野では、衝突被害軽減ブレーキ等の先進安全技術が普及・進展し、事故減少への貢献がみられる。また、交通機関の運転はもとより、保守点検等多様な場面における自動化への取組みが進められている。

先進技術の導入に当たっては、人が犯す誤った判断の防止を図り、また、人手不足の解決にも寄与することが期待されるが、安全性の確保を前提として進めることが重要である。

このほか、新しいタイプのモビリティの登場についても、安全性の観点からの議論を深める必要がある。

（3）高まる安全への要請と交通安全

感染症を始め、自然災害の影響、治安など、様々な安全への要請が高まる中であっても、確実に交通安全の推進を図り、そのために、安全に関わる関係機関・団体はもとより、多様な専門分野間で、一層柔軟に必要な連携をしていくことが重要である。

3 横断的に重要な事項

（1）先端技術の積極的活用

今後も、全ての交通分野において、更なる交通事故の抑止を図り、交通事故のない社会を実現するために、あらゆる知見を動員して、交通安全の確保に資する先端技術や情報の普及活用を促進するとともに、新たな技術の研究開発にも積極的に取り組んでいく必要がある。

（2）救助・救急活動及び被害者支援の充実

交通事故が発生した場合に負傷者の救命を図り、また、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る。また、犯罪被害者等基本法（平成16年法律第161号）、長崎県犯罪被害者等支援条例（令和元年長崎県条例第6号）及び諫早市犯罪被害者等支援条例（令和3年条例第21号）の制定を踏まえ、交通安全の分野においても交通事故被害者等に対する支援のさらなる充実を図るものとする。

(3) 参加・協働型の交通安全活動の推進

交通事故防止のためには、市、関係機関・団体等が緊密な連携の下に、それぞれが責任を担いつつ、施策を推進するとともに、市民の主体的な交通安全活動を積極的に促進することが重要であることから、地域におけるその特性に応じた取組み等により、参加・協働型の交通安全活動を推進する。

(4) 公共交通機関等の事業者による自主的な安全管理体制の充実・強化

市民の日常生活を支え、一たび交通事故等が発生した場合には、大きな被害となる公共交通機関等の一層の安全を確保するため、保安監査の充実・強化を図るとともに、事業者が社内一丸となった安全管理体制を構築・改善する。

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、究極的には交通事故のない社会を目指す。



第2節 道路交通の安全についての目標

◎令和7年までに年間の交通事故死者数をゼロにする。



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



〈5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救助・救急活動の充実
- ⑤被害者支援の充実と推進

第1節 道路交通事故のない社会を目指して

I 道路交通事故のない社会を目指して

私たちは、人命尊重の理念に基づき、道路交通事故のない社会を目指すことが必要である。

近年においては、未就学児を始めとする子どもが関係する交通事故や高齢運転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応とともに、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みが今、一層求められている。

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、究極的に道路交通事故のない社会の実現に向けて、市を挙げて更に積極的な取組みが必要である。

特に交通安全は、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、それぞれの地域における活動を強化していくことが重要である。その際、行政、学校、家庭、職場、団体、企業等が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参加・協働していくことが有効である。

II 歩行者の安全確保

交通事故死者数に占める歩行者の割合が高くなっており、人優先の交通安全思想の下、歩道の整備等により歩行者の安全確保を図ることが重要である。

III 地域の実情を踏まえた施策の推進

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、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署の役割が極めて大きい。

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。

IV 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。

V 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、または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 道路交通の安全についての目標

I 道路交通事故の現状

令和2年中における全国の交通事故状況を見ると、発生件数及び負傷者数は16年連続で減少、死者数は2,839人で5年連続で減少となっているが、65歳以上の高齢者の割合は56.2%と過去最高の割合となっている。

県内の状況は、発生件数及び負傷者数ともに平成26年から7年連続で減少となっているものの、死者数は34人で前年より1人の増加、高齢者においては前年より9人の増加となっている。

本市の交通事故による死者数は、昭和44年及び47年の22人をピークに減少し、平成20年には「死者数ゼロ」を達成したが、その後は5人前後で増減を繰り返している。

事故の発生件数と負傷者数は、多少の増減はあるものの平成21年をピークに減少が続いており、第10次諫早市交通安全計画の最終年に当たる令和2年は、前年比で発生件数が55件、負傷者数は117人減少した。

また、高齢者関連の交通事故の推移を見ると、平成17年以降は発生件数が200件を超え、全体の死者数に占める高齢者の割合が高い状態が続いている。

令和2年中の事故の主な特徴としては、

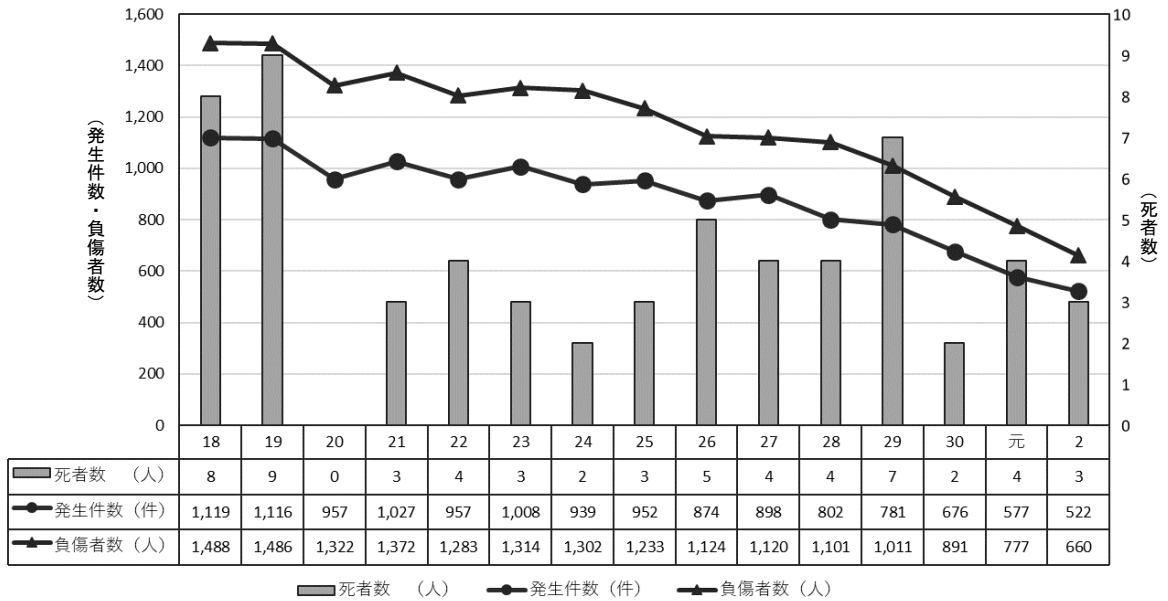
- ① 522件の全ての交通事故発生件数のうち、75%以上が前方不注意や安全速度違反などの安全運転義務違反であること
- ② 事故の発生箇所（道路形状別）では、交差点及び交差点付近が交通事故件数全体の50%以上を占めていること
- ③ 高齢者関連の事故が交通事故発生件数全体の40%近くを占めていること

などが挙げられる。

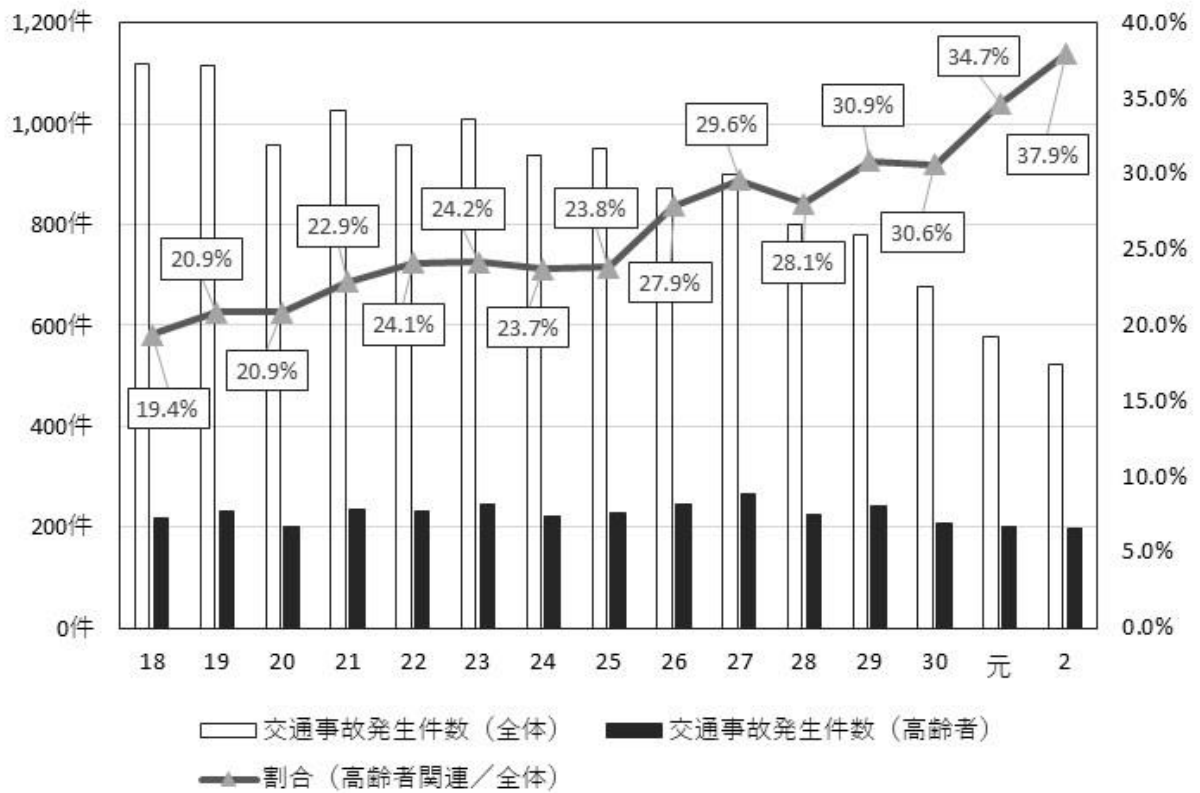
交通事故発生件数及び負傷者数については、年々減少しているものの交通事故による死者数が減りにくい状況となっている。特に交通事故の死者数に占める高齢者の割合は、約5割（県内では7割超）となっており、今後も高齢化が加速する中においては、一層の高齢者対策が必要な状況となっている。

《諫早警察署管内における過去15年間の道路交通事故の推移》

○交通事故発生件数・負傷者数・死者数



○高齢者事故件数割合



注：長崎県警察本部「交通統計（平成18年～令和2年）」による

II 交通安全計画における目標

【数値目標】

- ◎ 令和7年までに年間の交通事故死者数をゼロにする。

一朝一夕に上記の数値目標を達成することは困難であると考えられるが、道路交通事故のない社会を達成することが究極の目標であり、第8次計画期間の平成20年には年間死者数ゼロを達成していることから、本計画の計画期間である令和7年までには、年間の交通事故死者数をゼロにすることを目指すものとする。

また、本計画における最優先の目標は死者数の減少であることから、事故そのものの減少や負傷者数の減少にも一層積極的に取り組むものとする。

そのため、市及び関係機関・団体等においては、市民の理解と協力の下、第3節に掲げる諸施策を総合的かつ強力に推進する。

第3節 道路交通の安全についての対策

I 道路交通安全対策を考える視点

近年、道路交通事故の発生件数並びに負傷者数が減少していることに踏まえると、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、交通事故死者数に占める高齢者の割合は依然として高い水準となっており、また、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、その比率は相対的に高くなっている。

さらに、スマートフォン等の普及に伴って、車や自転車の運転中及び歩行中の操作による危険性も指摘されているところである。

このため、従来の交通安全対策を基本としつつも、経済社会情勢、交通情勢、技術の進展・普及等の変化等に柔軟に対応し、また、変化する状況の中で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、有効と見込まれる対策を推進する。

対策の実施に当たっては、

- | | |
|-------------|---------------|
| 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 救助・救急活動の充実 |
| ⑤ 被害者支援の推進 | |

といった5つの柱により、次のような視点を重視しつつ交通安全対策を実施する。

〈重視すべき視点〉

(1) 高齢者及び子どもの安全確保

本市では、全交通事故死者数に占める高齢者の死者の割合が高く、今後も高齢化が進むことを踏まえると、高齢者が安全に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。

高齢者については、歩行及び自転車等を交通手段として利用する場合の対策とともに自動車を運転する場合の安全運転を支える対策を推進する。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は、この計画の対象となる政策に留まらないが、これら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、多様なモビリティの安全な利用を図るための対策、地域の状況に合った自動運転サービス等の活用なども重要となると考えられる。また、年齢等に関わらず多様な人々が利用しやすいよう都市や生活環境を設計するとの考え方に基づ

き、バリアフリー化された道路交通環境を形成する。

- ・ 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、身体機能の衰え等を補う技術の活用・普及を一層積極的に進める必要がある。また、全国では運転支援機能の過信・誤解による事故が発生しており、運転支援機能を始めとする技術とその限界、技術の進展の状況について、交通安全教育等を通じて幅広く情報提供していく必要がある。

本市でも少子化の進行が深刻さを増している中で、安心して子どもを産み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る。本市においては子どもの交通死亡事故は平成18年以降発生していないが、全国に目を向けると子どもが犠牲者となる悲惨な事故が発生しており、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の子どもが移動する経路において、横断歩道の設置や適切な管理、歩道の整備等の安全・安心な歩行空間の確保を行う必要がある。

また、高齢者や子どもに対しては、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

歩行中の死者数はほぼ横ばいで推移しているものの、横断歩道において自動車が一時停止しないなど、歩行者の優先が徹底されていない。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。

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関する交通ルールの再認識と歩行者優先の徹底を周知するなど、運転者の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、自動車等に衝突された場合には、被害者となる反面、歩行者等と衝突した場合には加害者となるため、全ての年齢層におけるヘルメット着用の推奨、自転車の点検・整備、損害賠償責任保険等への加入促進等の対策を推進する。

自転車の安全利用を促進するためには、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り、特に、都市部において自転車の通行空間の確保を進めるに当たっては、自転車交通の在り方や多様なモード間の分担の在り方を含め、まちづくり等の観点にも配慮する。

あわせて、駅前の歩道上などにおける交通安全の支障となる放置自転車対策と

して、自転車駐車場の整備等を進める。

さらに、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も背景として、ルールやマナーに違反する行動が多いため、交通安全教育等の充実を図るなど、自転車利用者を始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。

加えて、通勤・通学目的の自転車利用者による交通事故や駆動補助機付自転車、電動車いす等多様なモビリティの普及に伴う交通事故の防止についての普及啓発等を推進する。

(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、障害者、子どもを含む全ての歩行者や自転車が安全に安心して通行できる環境を確保し、交通事故を減少させなければならない。

生活道路における交通事故は、近年、減少傾向にあるものの、生活道路以外の道路における交通事故に比べて減少割合が小さいこともあり、一層の取組みが求められている。

生活道路の安全対策については、ゾーン30（区域〔ゾーン〕内の全ての道路において最高速度が時速30キロメートルとなる交通規制）の設定に加えて、生活道路における車両の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の関わりが重要であり、地域住民等を交えた取組みを進めるなど、その進め方も留意していく必要がある。

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

(4) 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、高齢化の一層の進展等に伴う、地域社会のニーズと交通情勢の変化を踏まえつつ、安全・安心な交通社会の実現に向けた取組みを具体化することが急がれる中で、市、関係団体、住民等の協働により、地域に根差した交通安全の課題の解決に取り組んでいくことが一層重要となる。

このため、地域の実情を熟知した専門家の知見を地域の取組みに生かすとともに、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対策を実施していくため、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。

なお、交通ボランティアを始め地域における交通安全活動を支える人材は限られており、また、その高齢化が進んでいる。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

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、いずれの道路においても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もたらすためには、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。

このため、今後の道路交通環境の整備に当たっては、自動車交通を担う幹線道路等と歩行者中心の生活道路の機能分化を進め、身近な生活道路の安全の推進に取り組むこととする。

また、少子高齢化が一層進展する中で、子どもを事故から守り、高齢者や障害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人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、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、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整備するなど、「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。

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ついて、警察と道路管理者が連携し、歩道整備、車両速度の抑制、通過交通の抑制等の「ゾーン30」対策の推進など総合的な交通事故阻止対策を地域住民の主体的参加の下で実施する。

イ 通学路等における交通安全の確保

通学路や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における交通安全を確保するため、「諫早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の改善・充実等に継続的に取り組むとともに、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、道路交通実態に応じ、学校、教育委員会、警察、保育所等の対象施設、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、通学路等の歩道整備等を推進する。

ウ 高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備

高齢者や障害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、福祉施設、病院等の周辺を中心に平坦性を確保し、歩行者の利用状況等に合わせた適切な歩道幅員を必要に応じ整備する。

あわせて、高齢者、障害者等の通行の安全と円滑を図るとともに、高齢運転者の増加に対応するため、分かりやすい交通安全施設整備を推進する。

(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については、事故危険箇所を含め死傷事故率の高い区間を優先的に選定し、きめ細かく効率的な事故対策を推進する。

ア 事故ゼロプラン（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整備事業の実施に当たっては、効率的・効果的な実施に努め、少ない予算で最大の効果を得ることができるよう、「事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）」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図る。事故危険箇所においては、歩道等の整備、交差点改良、視距の改良、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、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、速やかに当該事故と同様の事故の再発防止を図る。

オ 道路の改良等による交通事故対策の推進

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、道路の改良等による交通事故対策を推進する。

(3) 交通安全施設等の整備事業の推進

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・排除等の総合的な交通事故防止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や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における安全・安心な歩行区間の確保を図る。

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、事故危険箇所等の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実施する。この際、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、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

地域住民や道路利用者の参加の下に交通安全施設等の点検を行う。

(4) 高齢者等の移動手手段の確保・充実と公共交通機関利用の促進

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)等の一部改正法により、高齢者を始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、地域の輸送資源の総動員による持続可能な移動手手段の確保・充実並びに公共交通機関利用の促進を図る。

(5) 歩行空間のユニバーサルデザイン化

高齢者や障害者等を含めて全ての人が安全に、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、病院等を結ぶ歩行空間のユニバーサルデザイン化を推進する。また、バリアフリー化を始めとする安全・安心な歩行空間を整備する。

(6) 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

ルール・マナーの啓発活動等を実施するとともに、必要に応じて、安全で快適な自転車走行空間の整備を推進する。

イ 自転車等の駐車対策の推進

自転車等の駐車対策については、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自転車駐車場等の整備を推進する。

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、道路管理者、警察、鉄道事業者等が適切な協力関係を保持し、地域の状況に応じ、「諫早市自転車等の放置防止及び自転車等駐車場の整備に関する条例」に基づく自転車等の整理・撤去等の推進を図る。

(7) 災害に備えた道路交通環境の整備

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。

また、地震・豪雨等が発生した場合においても安全で信頼性の高い道路網を確保するため、法面等の防災対策や地域の孤立を解消する生命線となる道路の整備を推進する。

(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。

また、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、駐車禁止等の交通規制をはじめ、違法駐車車両の指導取締りについて、関係機関との密接な連携を図り、住民の理解と協力を得ながら違法駐車を排除する気運の醸成・高揚を図る。

(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等

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。

さらに、道路上から不法占用物件等を一扫するためには、沿道住民を始め道路利用者の自覚を持つところが大きいことから、不法占用等の防止を図るための啓発活動を行う。

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、都市における良好な生活環境づくり等を図るため、都市公園等の整備を推進する。

さらに、児童館や児童遊園を安全な遊び場として充実・活性化を進めるとともに公立の小学校、中学校等の校庭及び体育施設、社会福祉施設の園庭等の開放の促進を図る。

ウ 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、欠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に関する工事のためや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。

エ 地域に応じた安全の確保

地域の安全は、地域に根ざした課題であることから、沿道の地域の人々の

ニーズや道路の利用実態、交通流の実態等を把握し、必要に応じた道路交通環境の整備を行う。

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下に、交通社会の一員としての責任を自覚し、交通ルールを守る意識と交通マナーの向上に努め、相手の立場を尊重し、地域の安全にも貢献できる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させるためには、人間の成長過程に合わせ、生涯にわたる学習を行い市民一人ひとりが交通安全の確保を自らの課題として捉えるよう促すことが重要である。

また、人優先の交通安全思想の下、子ども、高齢者、障害者等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、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が必要である。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、その上で高齢者に配慮する意識を高める啓発指導を強化する。また、地域の見守り活動等を通じ、地域が一体となって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。

学校においては、ICTを活用した効果的な学習活動を取り入れながら、学習指導要領等に基づく関連教科や道徳、総合的な学習の時間、特別活動及び自立活動など、教育活動全体を通じて計画的かつ組織的に交通安全教育を実施するよう努めるとともに、学校保健安全法（昭和33年法律第56号）に基づき策定することとなっている学校安全計画により、児童生徒等に対し、通学を含めた学校生活その他の日常生活における交通安全に関して、自転車の利用に係るものを含めた指導を実施する。障害のある児童生徒等に対しては、特別支援学校等において、その障害の特性を踏まえ、交通安全に関する指導に配慮する。

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るとともに、教材の充実を図り、ホームページに掲載するなどにより、インターネットを通じて地域や学校等において行われる交通安全教育の場における活用を促進し、市民が自ら納得して安全な交通行動を実践することができるよう、必要な情報をわかりやすく提供することに努める。

特に若年層に対しては、交通安全に関する効果的な情報提供により交通安全意

識の向上を図るとともに、自らも主体的に交通安全の啓発活動等に取り組むことができる環境の整備に努める。

また、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すとともに、地域や家庭において、子ども、父母、祖父母等の各世代が交通安全について話し合い、注意を呼び掛けるなど世代間交流の促進に努めるなど、互いに連携をとりながら地域が一体となった活動が推進されるよう促す。特に、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。

さらに、交通安全教育・普及啓発活動の実施後には、効果を検証・評価し、より一層効果的な実施に努めるとともに、その意義、重要性等について関係者の意識が深まるよう努める。

(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・保育所及び認定こども園においては、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面を捉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。

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、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、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。

通学路においては、交通指導員等により安全な行動の指導を実施する。

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、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。

通学路においては、交通指導員等により安全な行動の指導を実施する。

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できるような健全な社会人を育成するための交通安全教育を推進する。

関係機関・団体は、高等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、高校生及び相当年齢者に対する補完的な交通安全教育の推進を図る。

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。

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、教習水準の一層の向上に努める。

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、安全運転に必要な知識及び技能、特に危険予測・回避の能力の向上、交通事故被害者等の心情等交通事故の悲惨さに対する理解及び交通安全意識・交通マナーの向上を目標とし、県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。

事業所においては、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。

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、運転免許等の有無により、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また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の危険行動を理解させるとともに、自ら納得して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。

このため、参加・体験・実践型の交通安全教育を積極的に推進し、関係団体等と連携して、高齢者の交通安全教室等を開催するとともに、高齢者が参加する各種行事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、高齢者と日常的に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こととし、反射材等の交通安全用品の普及にも努める。

このほか、高齢運転者に対しては、高齢者講習及び更新時講習の内容の充実に努めるほか、高齢者同士の相互啓発等により交通安全意識の向上を図るため、老人クラブ、通いの場における交通安全教育の実施等を促進し、老人クラブ等が関係機関・団体と連携して、自主的な交通安全活動を展開し、地域・家庭における交通安全活動の主導的役割を果たすよう努める。

電動車いすを利用する高齢者に対しては、電動車いすの製造メーカー等と連携して、購入時等における安全利用に向けた交通安全教育の促進に努める。

また、高齢者が安全運転サポート車等に搭載される先進安全技術を体験できる機会を推進する。

さらに、高齢化の一層の進展に的確に対応し、高齢者が安全に、かつ、安心して外出できる交通社会を形成するため、高齢者自身の交通安全意識の向上はもとより、市民全体が高齢者を見守り、高齢者に配慮する意識を高めていくことや、地域の見守り活動を通じ、地域が一体となって高齢者の安全確保に取り組むよう努める。

キ 障害者に対する交通安全教育の推進

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、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、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・団体の求め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。

また、受講者の年齢や、道路交通への参加の態様に応じた交通安全教育指導者の養成・確保、ドライブレコーダーやシミュレーター、VR等の機器の活用

など、多様な方法を活用した教育を推進する。

このほか、従前の取組みに加え、動画を活用した学習機会の提供、ウェブサイトやSNS等の各種媒体の積極的活用など、対面によらない交通安全教育や広報啓発活動についても効果的に推進する。

(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、関係機関・団体等が相互に連携して、交通安全運動を組織的・継続的に展開する。

交通安全運動の実施に当たっては、事前に運動の趣旨、実施期間、運動の重点、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・発展を図るとともに、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。

さらに、交通安全に対する市民の意識の向上を図り、市民一人ひとりが交通事故に注意して行動することにより交通事故の発生を抑止し、近年の交通事故死傷者数の減少傾向をより確実なものにするため、「交通事故死ゼロを目指す日」を春及び秋の全国交通安全運動期間中に設定し、街頭キャンペーンや各種広報媒体を活用した広報活動、交通関係団体による広報啓発活動を積極的に展開する。

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確認させるため、交通安全教育や交通指導取締り等を推進する。

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始め、横断中も周りに気をつけること等、歩行者が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

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。

自転車乗車時の交通事故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。また、自転車は、配達や通勤・通学を始め、様々な目的で利用されているため、更なる交通安全教育等の充実を図

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、自転車の点検整備や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も推進する。

薄暮の時間帯から夜間における自転車事故を防止するため、灯火点灯の徹底と、反射材用品等の取付けの促進により、自転車の視認性の向上を図る。

自転車に同乗する幼児の安全を確保するため、保護者に対して幼児の同乗が運転操作に与える影響等を体感できる参加・体験・実践型の交通安全教室を実施するほか、幼児を同乗させる場合において安全性に優れた幼児二人同乗用自転車の普及を促進するとともに、シートベルトを備えている幼児用座席に幼児を乗せるときはシートベルトを着用させるよう広報啓発活動を推進する。

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。

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。

後部座席のシートベルト非着用時の致死率は、着用時と比較して高くなるため、市及び関係機関・団体等の協力の下、衝突実験映像やシートベルトコンビンサーを用いた着用効果が実感できる参加・体験型の交通安全教育を推進するほか、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、理解を深めるための広報啓発・指導を推進し、正しい使用の徹底を図る。

不適正使用時の致死率は、適正使用時と比較して格段に高くなることから、チャイルドシートの使用効果及び使用方法について、着用推進シンボルマーク等を活用しつつ、幼稚園・保育所・認定こども園、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・指導を推進する。

なお、6歳以上であっても、体格の状況により、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。

また、民間団体等が実施している各種支援制度の活用を通じて、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。

カ 反射材用品等の普及促進

薄暮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を推進する。

反射材用品等の普及に当たっては、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。

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等の推進

飲酒運転の危険性や飲酒運転による交通事故の実態を周知するための交通安全教育や広報啓発を引き続き推進するとともに、交通安全協会や、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や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、様々な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等を積極的にいき、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と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悪質・危険な運転の根絶、違法駐車等の排除等を行う。

また、運転中のスマートフォンの操作等の危険性について周知を図る。

(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、市及び自治会・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を努め、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、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とともに、報道機関の理解と協力を求め、全市的な気運の醸成を図る。

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車時の事故実態の広報を積極的に行う。また、高齢者に対する高齢運転者標識（高齢者マーク）の表示の促進を図るとともに、他の年齢層に対しても、高齢運転者の特性を理解し、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、事故実態・危険性等の周知を図る。

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、対向車や先行車がない状況におけるハイビームの使用を促すとともに、歩行者、自転車利用者の反射材用品等の着用を推進する。

(ウ) 農耕トラクターの事故防止を図るため、作業機を装着・けん引した状態で公道を走行する際の灯火器等の設置や大型特殊免許等の条件、キャビン・フレームの装備、シートベルトの着用等について周知を行う。

(エ) 各種会議等を通じて、交通事故防止について考える機会を設けるとともに、交通事故のもたらす悲惨な現状を市民に理解してもらえよう、交通事故被害者遺族の方々の手記を記載したパネル展等を開催する。

(4) 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。また、地域団体、自動車製造・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、交通安全運動等の機会を利用して働きかけを行う。

(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、地域住民に留まらず、当該地域を訪れ、関わりを有する通勤・通学者等も含め、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進めることが重要である。

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・協働を積極的に推進する。

3 安全運転の確保

安全運転を確保するためには、運転者の能力や資質の向上を図ることが必要であり、このため、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への教育等が必要である。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、横断歩道においては、歩行者が優先であることを含め、高齢者や障害者、子どもを始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) 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、高齢者を始めとする地域住民の移動手段の確保に向け、地域公共交通のマスタープラン（地域公共交通計画）を策定することにより、公共交通サービスの改善を図るとともに、地域の輸送資源の総動員による持続可能な移動手段の確保・充実を図る取組みを推進する。

(2) シートベルト、チャイルドシート及びヘルメットの正しい着用の徹底

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

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、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、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、救急現場また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（救急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・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

大規模道路交通事故等の多数の負傷者が発生する大事故に対応するため、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の普及啓発活動を推進する。

このため、心肺蘇生法等の応急手当の知識・実技の普及を図ることとし、消防機関、保健所、医療機関、日本赤十字社、民間団体等の関係機関においては、講習会の開催等を推進するとともに、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、業務用自動車を中心に応急手当に用いるゴム手袋、止血帯、包帯等の救急用具の搭載を推進する。

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、一般市民の救命率の向上と後遺症の軽減を図る。

また、医師の指示または指導・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。
※メディカルコントロール体制とは、病院前医療を提供するにあたり、その質を保証するとともに傷病者の安全性を確保する仕組みのこと

オ 救助・救急用資機材等の整備の充実

救助工作車や交通救助活動に必要な救助資機材を充実させるとともに、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。

カ 消防防災ヘリコプターによる救急業務の推進

ヘリコプターは、事故の状況把握、負傷者の救急搬送及び医師の迅速な現場投入に有効であることから、ドクターヘリとの相互補完体制を含めて、救急業務におけるヘリコプターの積極的活用を推進する。

キ 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・救急事象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。

ク 高速自動車国道等における救急業務実施体制の整備

高速自動車国道等における救急業務については、西日本高速道路株式会社とともに、消防法（昭和 23 年法律第 186 号）の規定に基づき処理すべきものとして、両者は相互に協力して適切かつ効率的な人命救護を行う。

(2) 救急医療体制の整備

ア 救急医療機関等の整備

初期医療については、在宅当番医制を推進する。

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のための二次救急医療体制については、市内 4 箇所救急告示医療機関において、病院群輪番制方式等により、必要な診療機能及び専用病床を確保するとともに、輪番病院を補完する施設として救急医療協力病院を設けている。

イ ドクターヘリの有効利用の推進

長崎県では、平成18年12月からドクターヘリを導入し、交通事故等で負傷した患者の救命率の向上や後遺症を軽減させるため、医師等が搭乗し救命医療を行いながら搬送できる体制が整備されている。

このため、市では市内の数箇所に離発着場として、グラウンド等の公共施設を提供するなど、有効利用を推進する。

ウ 医師等同乗救急自動車（EMTAC）の有効利用の推進

平成29年3月から地域住民の救命率の向上及び後遺症の軽減を図ることを目的に長崎医療センターと県央地域広域市町村圏組合消防本部がEMTACを運用している。長崎県ドクターヘリが悪天候等で運航できない場合や救急隊が傷病者に接触後、医師による早期治療が必要と判断した場合にEMTACを要請できる。現場救急隊からの要請により、救急現場から医療機関への搬送途上で要請した救急隊とドッキング（合流）して連携する。

このため、市では市内の数か所に連携する場所（ドッキングポイント）として、官公庁の駐車場や公共施設を提供するなど、有効利用を推進する。

(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、県央地域保健医療対策協議会に救急医療専門部会が設置されている。この部会において救急医療機関、消防機関、医師会など関係機関の緊密な連携・協力関係により協議・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。

5 被害者支援の推進

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、またはかけがえのない生命を絶たれたりするなど、深い悲しみやつらい体験をされており、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、犯罪被害者等基本法（平成16年法律第161号）、長崎県犯罪被害者等支援条例（令和元年長崎県条例第6号）及び諫早市犯罪被害者等支援条例（令和3年条例第21号）の下、交通事故被害者等を支援する。

また、本市と諫早警察署との間で「犯罪被害者等支援の連携協力に関する協定」を締結しており、この協定に基づいた協力体制を構築するものとする。

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る。
- 市民が安心して利用できる一層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。



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



《3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 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は、市民生活に欠くことのできない交通手段である。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またはホームから転落して列車等と接触した事故）等の人身障害事故と踏切障害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、一層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 鉄道事故の状況等

1 鉄道事故の状況

全国における鉄道の運転事故は、長期的には減少傾向にあり、令和元年は605件、死者数247人、負傷者数360人であった。

また、本市における鉄道の運転事故については、令和元年の発生件数は1件で死傷者は0人であった。

なお、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たが、平成18年から令和元年までは乗客の死亡事故は発生していない。

2 近年の運転事故の特徴

近年の全国における運転事故の特徴としては、人身障害事故が約6割、踏切障害事故が約3割を占めており、両方で運転事故件数全体の約9割を占めている。

また、死者数は、人身障害事故と踏切障害事故がほぼ全てを占めている。

人身障害事故のうち、ホームでの接触事故は、令和元年中に156件発生している。

II 交通安全計画における目標

【数値目標】

- ◎ 鉄道事故による死者数ゼロを目指す。

列車の衝突や脱線等により乗客に死者が発生するような重大な列車事故を未然に防止することが必要であるとともに、鉄道事故全体の死者数を減少させることが重要である。

現在のところ、本市において鉄道事故による死者は出ていないことから、引き

続き安全対策を推進していくこととし、市民の理解と協力の下、次に掲げる諸施策を総合的に推進することにより、鉄道事故による死者数ゼロの継続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 今後の鉄道交通の安全対策を考える視点

鉄道の運転事故は長期的には減少傾向にあり、これまでの交通安全計画に基づく施策に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おそれがあることから、重大な列車事故の未然防止を図る必要がある。

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

運転事故の約9割を占める人身障害事故と踏切障害事故の多くは、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、これらの事故の防止には、鉄道事業者による安全対策に加えて、利用者等の理解と協力が必要である。

このため、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行い、鉄道の安全に関する正しい知識を浸透させるよう努める。

3 救助・救急活動の充実

鉄道の重大事故等に備え、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、長期的には減少傾向にあるが、改良すべき踏切道がなお残されており、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の安全についての対策

《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。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。

I 踏切事故の状況等

1 踏切事故の状況

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、長期的には減少傾向にあり、令和元年の発生件数は208件、死傷者数は214人となっている。

また、本市の令和元年の踏切事故の発生件数は1件で死傷者数は0人となっている。

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状況にある。

2 近年の踏切事故の特徴

全国における近年の全国の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また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撃したものが約4割、歩行者と衝突したものが約5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。

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の安全についての対策

I 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点

踏切道における交通安全対策については、（全国的に踏切事故件数、踏切事故による死傷者ともに減少傾向にあることを考えると、）第10次諫早市交通安全計画に基づき施策を推進しており、一定の効果が認められる。

しかし、踏切事故は、一たび発生すると、令和元年度に京浜急行電鉄で発生した列車走行中に踏切道内でトラックと衝突した列車脱線事故のように重大な結果をもたらすものである。そのため、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と、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

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、着実に踏切遮断機の整備を行う。

自動車交通量の多い踏切道については、道路交通の状況、事故の発生状況等を勘案して必要に応じ、より事故防止効果の高い踏切保安設備の整備を進めるとともに、交通規制の実施や道路標識等の高輝度化等による視認性の向上を図る。

2 踏切道の統廃合の促進

踏切道の構造改良等の事業の実施に併せ、その利用状況、う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、統廃合を推進する。

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

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、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強化する。