

第10次 北九州市交通安全計画 (令和3年度～令和7年度)

令和3年11月

北九州市交通安全対策会議

まえがき

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、全国的に、昭和20年代後半から40年代半ば頃まで、道路交通事故（以下「交通事故」という。）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51年度以降、9次にわたる交通安全基本計画を作成し、行政、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してきた。

その結果、第9次北九州市交通安全計画の最終年である令和2年中の交通事故死亡者数は20人となり、最悪を記録した昭和39年の145人と比較して、8割以上減少させることができた。

これは、行政や関係機関・団体だけではなく、市民の長年にわたる努力の成果であると考えられる。

しかしながら、新たに交通事故被害者等（交通事故の被害者及びその家族又は遺族。以下同じ。）となる方がいる現実から、目を背けてはならない。

交通事故の防止は、行政や関係機関・団体だけでなく、市民一人一人が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条の規定に基づき、令和3年度から令和7年度までの5年間に講ずべき交通安全に関する施策の大綱を定めたものである。

本計画に基づき、市、関係行政機関及び関係機関・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、これを強力に実施するとともに、市民と一体となった交通安全運動を展開することにより、市内の交通事故の防止を図り、交通事故のない安全で安心な北九州市を目指すこととする。

目 次

北九州市交通安全計画について	1
計画の基本理念	4
第1章 総論	9
第1節 交通事故のない社会を目指して（基本的な考え方）	10
第2節 道路交通の安全についての目標	11
第1項 交通事故の現状と今後の見通し	11
第2項 第10次交通安全計画における目標	12
第3節 交通の安全についての対策	12
第1項 今後の道路交通安全対策を考える視点	12
第2章 各論 講じようとする施策	
第1節 道路交通環境の整備	17
第1項 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	17
第2項 高速道路の更なる活用推進による生活道路との機能分化	19
第3項 幹線道路における交通安全対策の推進	20
第4項 踏切道の交通の安全と円滑化等を図るための措置	23
第5項 交通安全施設等の整備事業の推進	23
第6項 高齢者等の移動手手段の確保・充実	25
第7項 歩行者空間のユニバーサルデザイン化	25
第8項 無電柱化の推進	25
第9項 効果的な交通規制の推進	26
第10項 自転車利用環境の総合的整備	26
第11項 高度道路交通システム（ITS）の活用	27
第12項 交通需要マネジメントの推進	28
第13項 災害に備えた道路交通環境の整備	29
第14項 総合的な駐車対策の推進	30
第15項 道路交通情報の充実	31
第16項 交通安全に寄与する道路交通環境の整備	32
第2節 交通安全思想の普及徹底	33
第1項 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	34

第2項	効果的な交通安全教育の推進	39
第3項	交通安全に関する普及啓発活動の推進	40
第4項	交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進	44
第5項	地域における交通安全活動への参加・協働の推進	45
第3節	安全運転の確保	45
第1項	運転者教育等の充実	45
第2項	安全運転管理の推進	48
第3項	事業用自動車の安全プラン等に基づく安全対策の推進	48
第4項	交通労働災害の防止等	51
第5項	道路交通に関連する情報の充実	52
第4節	車両の安全性の確保	52
第1項	自動車アセスメント情報の提供等	52
第2項	自動車の検査及び点検整備の充実	53
第3項	リコール制度の充実・強化	54
第4項	自転車の安全性の確保	54
第5節	道路交通秩序の維持	55
第1項	交通の指導取締りの強化等	55
第2項	交通事故事件等に係る適正かつ緻密な捜査の一層の推進	56
第3項	暴走族等対策の推進	57
第6節	救助・救急活動の充実	58
第1項	救助・救急体制の整備	58
第2項	救急医療体制の整備	60
第3項	救急関係機関の協力関係の確保等	60
第7節	被害者支援の充実と推進	60
第1項	損害賠償の請求についての援助等	61
第2項	交通事故被害者等支援の充実強化	61
第8節	交通事故要因の総合的な調査分析の推進	62

資料

北九州市と福岡県の交通事故の推移	63
北九州市交通安全対策会議 委員名簿	64
北九州市交通安全対策会議 幹事名簿	65
交通安全対策基本法 抜粋	66
北九州市交通安全対策会議規則	68
用語集（本文中の※に対応しています）	70

北九州市交通安全計画について

1 作成根拠

交通安全対策基本法第26条により、北九州市が福岡県交通安全計画（以下「県計画」という。）に基づき作成する計画で、次の事項について定める。

- ① 市の区域における陸上交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱
- ② その他、市の区域における陸上交通の安全に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために必要な事項

2 計画の期間

計画の期間は、県計画と同様に5年間（令和3年度～7年度）とする。

ただし、計画期間中であっても、交通安全を取り巻く状況の変化や県計画の変更等を踏まえ、必要に応じて計画の見直しを行うものとする。

3 計画の位置付け

北九州市基本構想・基本計画（「元気発進！北九州」プラン）では、「人と文化を育み、世界につながる、環境と技術のまち」というまちづくりの目標を掲げ、その下で「信頼のきずなによる安全で安心できるまちづくり」に取り組んでいる。本計画は、この基本構想・基本計画の分野別計画に位置付けられるものである。

4 SDGs（国連が定めた持続可能な開発目標）推進への取組

本市は、平成30年4月、OECD（経済協力開発機構）からSDGs推進に向けた世界のモデル都市に選定された。本計画に基づき交通安全を推進することにより、SDGsの目標のうち、「すべての人に健康と福祉を」や「住み続けられるまちづくりを」の達成に寄与する。

5 計画の作成

本計画は、交通安全対策基本法第18条及び北九州市附属機関の設置に関する条例に基づく「北九州市交通安全対策会議」を開催し作成。

- ・交通安全対策会議幹事会（書面開催） 素案の検討 令和3年 6月
- ・交通安全対策会議 策定 令和3年10月

6 市民の意見、提案の反映

（1）パブリックコメントの実施

意見募集期間 令和3年8月18日～9月17日

(2) 北九州市議会への報告

本計画は、北九州市市行政に係る重要な計画の議決等に関する条例第2条第5号に規定する「各行政分野における基本的な計画」に該当するため、同条例第4条の規定に基づき次のとおり議会へ報告。

① 第4条第2項（立案過程の報告） 教育文化委員会へ報告

令和3年 8月（パブリックコメント実施前）

令和3年11月（パブリックコメント実施後）

② 第4条第1項（計画の策定の報告）

計画策定について、令和3年12月定例議会に報告

7 計画の概要

(1) 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の実現を目指す。

死者数の一層の減少に取り組むことはもちろんのこと、事故そのものの減少についても積極的に取り組む。

(2) 道路交通の安全についての目標

令和7年までに、

交通事故死者数を 15人以下

交通事故発生件数を 3,300件以下

にして、死傷者数を確実に減少させる。

(3) 道路交通の安全についての対策

<重視すべき視点>

- ①高齢者及び子供の安全確保
- ②歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上
- ③飲酒運転の撲滅
- ④生活道路における安全確保
- ⑤先端技術の活用推進
- ⑥交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進
- ⑦地域が一体となった交通安全対策の推進

<8つの柱>

- ①道路交通環境の整備
- ②交通安全思想の普及徹底
- ③安全運転の確保
- ④車両の安全性の確保
- ⑤道路交通秩序の維持
- ⑥救助・救急活動の充実
- ⑦被害者支援の充実と推進
- ⑧交通事故要因の総合的な調査分析の推進

8 計画の推進

計画の推進に当たっては、各年度に講ずべき施策に関して毎年度作成する北九州市交通安全実施計画によるほか、北九州市行政評価の取り組みに基づき、PDCAサイクルによる計画の推進を行う。

また、北九州市交通安全対策会議により、計画の推進及び計画の見直しを行っていく。

さらに、本市、警察、関係機関・団体との連携をしっかりと図り、本計画を推進していく。

計画の基本理念

1 交通事故のない社会を目指して

本市の高齢化率は、昭和60年以降上昇を続けており、戦後のベビーブーム世代、いわゆる「団塊の世代」が75歳以上となる令和7年には、本市の人口の32.8%（およそ3人に1人）が65歳以上、19.8%（およそ5人に1人）が75歳以上になると予測されている。（国立社会保障・人口問題研究所HP）

このような、少子高齢化の進展に対応し、大き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、子供から高齢者まで誰もが安全で安心して暮らせることができ、移動することができる社会を実現することが極めて重要である。

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、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。

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、究極的には交通事故のない社会を目指すことを再認識すべきである。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、交通事故被害者の存在に思いを致し、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。

2 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一層確保する必要がある。また、思いがけず交通事故被害者等となった方に対して、一人一人の状況に応じた支援が求められる。このような「人優先」の交通安全思想を基本とし、あらゆる施策を推進していく。

3 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。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必要である。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」の構築を目指す。

1 交通社会を構成する三要素

本計画においては、このような観点から、計画期間内に達成すべき数値目標を設定するとともに、その実現を図るために講じるべき施策を明らかにする。

具体的には、①交通社会を構成する人間、②車両等の交通機関、③それらが活動する場としての交通環境という三つの要素について、それら相互の関連を考慮しながら、交通事故の情勢等を踏まえて施策を策定し、かつ、これを市民の理解と協力の下、強力に推進する。

(1) 人間に係る安全対策

交通機関の安全な運転を確保するため、運転する人間の知識・技能の向上、交通安全意識の徹底、指導取締りの強化、運転の管理の改善、労働条件の適正化等を図り、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。

また、交通社会に参加する市民一人一人が、自ら安全で安心な交通社会を構築していこうとする前向きな意識を持つようになることが極めて重要であることから、交通安全に関する教育、普及啓発活動を充実させる。この場合、交通事故被害者等の声を直接市民が聞く機会を増やすことや、市民が身近な地域や団体において、地域の課題を認識し、具体的な目標や方針を設定したり、交通安全に関する各種活動に直接関わったりしていくなど、安全で安心な交通社会の形成に、自ら積極的に関与していくような仕組みづくりが必要である。

(2) 交通機関に係る安全対策

人間はエラーを犯すものとの前提の下で、それらのエラーが事故に結び付かないように、新技術を活用するとともに、交通機関の高い安全水準を常に維持させるための措置として、必要な検査等を実施し得る体制を充実させる等の対策を講じる。

(3) 交通環境に係る安全対策

機能分担された道路網の整備、交通安全施設等の整備、交通管制システムの充実、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。また、交通環境の整備に当たっては、人優先の考えの下、人間自身の移動空間と自動車等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させる。道路交通においては、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において、歩道の整備を積極的に実施するなど、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。

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が進められている。

先進技術の導入に当たっては、ヒューマンエラー防止を図り、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、社会的受容性の醸成を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、確実に交通安全を図り、そのために、市、警察、関係機関・団体において、一層柔軟に必要な連携をしていくことが重要である。

（4） 新型コロナウイルス感染症の影響の注視

新型コロナウイルス感染症の直接・間接の影響は、市民のライフスタイルや交通行動へも認められる。これに伴う、交通事故発生状況や事故防止対策への影響を、本計画の期間を通じて注視するとともに、必要な対策に臨機に着手する。

3 横断的に重要な事項

（1） 先端技術の積極的活用

今後も、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・活用を促進する必要がある。

加えて、ICT を積極的に活用し、交通安全により寄与するように、高齢者を始めとする人々の行動の変容を促していくことも重要である。自動化の推進に当たっては、全体として安全性が高まるための解決策を社会全体として作り出す必要がある。

また、有効かつ適切な交通安全対策を講ずるため、その基礎として、交通事故原

因の総合的な調査・分析の充実・強化を図る。

(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）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更なる充実を図るものとする。

(3) 市民参加型・協働型の交通安全活動の推進

交通事故防止のためには、本市と県や関係機関・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、行政、関係機関・団体が一体となった市民参加型・協働型の交通安全活動を強力に推進する。

(4) 経営トップ主導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が生じ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・改善するよう促す。

また、運輸安全マネジメント^{*}評価を通じて、事業者による防災意識の向上及び事前対策の強化等を図ることにより、防災マネジメントの取組を強化するとともに、感染症による影響を踏まえた安全対策を講じる。

(5) EBPM^{*}（根拠に基づく政策決定）の推進

交通安全に関わる施策における EBPM の取組を強化するため、その基盤となるデータの整備・改善に努め、多角的にデータを収集し、各施策の効果を検証した上で、より効果的な施策を目指す。

(6) 効果的・効率的な対策の実施

現在、本市は厳しい財政事情にあるが、悲惨な交通事故の根絶に向けて、交通安全対策については、こうした財政事情を踏まえつつも、交通安全を確保することができるよう取り組みを進めることが必要である。そのため、限られた予算で最大限の効果を挙げるため、集中して対策に取り組むなど、効率的な予算執行に配慮するものとする。

また、交通安全に関する施策は多方面にわたっているところ、これらは相互に密接な関連を有するので、有機的に連携させ、総合的かつ効果的に実施する。また、これらの施策は、少子高齢化、国際化等の社会情勢の変化や交通事故の状況、交通

情勢の変化等に弾力的に対応させるとともに、その効果等を勘案して、適切な施策を選択し、これを重点的かつ効果的に実施する。

さらに、交通安全は、交通需要や交通の円滑性・快適性と密接な関連を有するものであるため、自動車交通量の拡大の抑制等によりこれらの視点にも十分配慮するとともに、沿道の土地利用や道路利用の在り方も視野に入れた取組を行っていくものとする。

第1章 総論

1. 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



2. 道路交通の安全についての目標

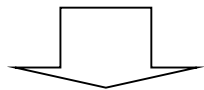
- 令和7年までに、
年間の交通事故死者数を15人以下
年間の交通事故発生件数を3,300件以下
にして、死傷者数を確実に減少させる。



3. 道路交通の安全についての対策

<重視すべき視点>

- ① 高齢者及び子供の安全確保
- ② 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上
- ③ 飲酒運転の撲滅
- ④ 生活道路における安全確保
- ⑤ 先端技術の活用推進
- ⑥ 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進
- ⑦ 地域が一体となった交通安全対策の推進



<8つの柱>

- ① 道路交通環境の整備
- ② 交通安全思想の普及徹底
- ③ 安全運転の確保
- ④ 車両の安全性の確保
- ⑤ 道路交通秩序の維持
- ⑥ 救助・救急活動の充実
- ⑦ 被害者支援の充実と推進
- ⑧ 交通事故要因の総合的な調査分析の推進

第1節 交通事故のない社会を目指して（基本的な考え方）

1 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べきである。

近年においては、未就学児を始めとする子供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が今、一層求められている。

交通安全は、地域社会と密接な関係を有することから、地域の交通情勢等を踏まえた上で、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。

2 歩行者の安全確保

本市では、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必要である。

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、様々な施策メニューがあるが、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、市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。

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し、また、市民が、交通安全に関する各種活動に対して、参加・協働していくことが有効である。

5 交通事故被害者等の参加・協働

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、交通事故被害者等の参加や協働は重要である。

第2節 道路交通の安全についての目標

第1項 交通事故の現状と今後の見通し

1 交通事故の現状

本市における、近年の交通事故の発生状況は次表のとおりである。

第9次北九州市交通安全計画に掲げた「令和2年までに年間の交通事故死者数を19人以下、年間の交通事故発生件数を7,300件以下にする」という目標について、平成28年の死者数は、本市発足以来最も少ない16人になったが、令和2年は20人となった。

一方、交通事故発生件数は平成15年の10,081件をピークに減少傾向にあり、令和2年は4,450件で、第8次北九州市交通安全計画の最終年である平成27年の8,075件から約4割減少している。なお、令和2年中の市内の交通事故の特徴は次のとおりである。

- ① 高齢者（65歳以上）の死者数（16人）が、全死者数（20人）の8割を占めている。
- ② 自転車の交通事故発生件数は496件で、一昨年と比べ126件減少したが、引き続き、自転車のルールやマナー、自転車損害賠償保険等への加入義務（福岡県自転車の安全で適正な利用の促進及び活用の推進に関する条例（以下、「福岡県自転車条例」という。））の周知・徹底が求められている。
- ③ 飲酒運転による交通事故発生件数は21件で、一昨年と比べ7件減少したものの、今後も飲酒運転の撲滅に向けた取組が必要である。

北九州市内における交通事故発生状況

	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
死者数	28	23	22	23	23	16	22	28	19	20
うち高齢者	15	16	13	13	16	9	9	14	12	16
発生件数	9,137	8,951	8,949	8,325	8,075	7,729	7,001	6,649	5,542	4,450
うち高齢者	2,091	2,145	2,331	2,256	2,403	2,388	2,227	2,249	1,854	1,582
うち自転車	1,167	1,136	1,069	972	850	777	751	701	622	496
うち飲酒運転	46	33	34	22	27	28	25	35	28	21

2 交通事故の見通し

道路交通を取り巻く今後の状況は、経済社会情勢の動向に伴い今後複雑に変化することが見込まれ、特に新型コロナウイルス感染症の直接・間接の影響が、様々な課題や制約を生じ、市民のライフスタイルや交通行動への影響を及ぼすことが予想される。将来の交通事故の状況については、正確には見極めがたいところではあるが、本市では、高齢者関連の交通事故発生件数と死者数の割合が増加傾向にあり、今後ますます高齢化が進むことにより、一層憂慮すべき事態になることが懸念される。

第2項 第10次交通安全計画における目標

令和7年までの数値目標を

年間の交通事故死者数を 15人以下

年間の交通事故発生件数を 3,300件以下

にして、死傷者数とも確実に減少させることを目指す。

そのために、本市、県、関係機関・団体と市民が一体となって、交通事故抑止のための各種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

第1項 今後の道路交通安全対策を考える視点

近年、交通事故の発生件数が減少傾向にあることに鑑みると、これまでの交通安全計画に基づき実施されてきた対策には一定の効果があったものと考えられる。

一方で、高齢者の人口の増加等により、全交通事故死者数に占める高齢者の割合は、依然高水準で推移している。

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柔軟に対応し、また、変化する状況の中にも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、有効と見込まれる施策を推進する。

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安全運転の確保、④車両の安全性の確保、⑤道路交通秩序の維持、⑥救助・救急活動の充実、⑦被害者支援の充実と推進、⑧交通事故原因の総合的な調査分析の推進といった8つの柱により、交通安全対策を実施する。

今後、対策を実施していくに当たっては、特に、次のような視点を重視していくこととする。

＜重視すべき視点＞

(1) 高齢者及び子供の安全確保

高齢者については、主として歩行、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、本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、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、地域の状況に適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、年齢等にかか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、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。
- 高齢運転者への対策を行う道路交通法の一部を改正する法律（令和2年法律第42号）が令和4年6月までに施行されることとなっており、適正かつ円滑な施行に向けて準備を進めるとともに、施行後の取組を充実させていく必要がある。

また、少子化の進行が深刻さを増している中で、安心して子供を生み育てることができる環境の整備、幼い子供と一緒に移動しやすい環境の整備が期待される。子供の交通事故死者数は減少してきているが、次代を担う子供の安全を確保する観点から、未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路や通学路等の子供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・安心な歩行空間の整備を積極的に推進する。さらに、子供を保育所等に預けて働く世帯が増えている中で、保育所等を始め地域で子供を見守っていくための取組も充実させていく必要がある。

これらのことから、高齢者や子供に対しては、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、状態別の中で最も多く、その背景には、横断歩道において道路を横断しようとしている歩行者がいる場合に自動車が一時停止しない等、歩行者

優先の徹底は未だなされていないことが挙げられる。歩行者の安全を確保することが必要不可欠であり、特に、高齢者や子供にとって身近な道路の安全性を高める必要がある。

人優先の考えの下、未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路、通学路、生活道路及び市街地の幹線道路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積極的に進めるなど、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等、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、全ての年齢層への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積極的に進める必要があり、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、まちづくり等の観点にも配慮する。

あわせて、駅前や繁華街の歩道上など交通の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、交通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、通勤や配達目的の自転車利用者による交通事故の防止についての指導啓発等の対策や駆動補助機付自転車や電動車椅子等多様なモビリティの普及に伴う事故の防止についての普及啓発等の対策を推進する。

(3) 飲酒運転の撲滅

平成18年8月に福岡市内で幼児3人が犠牲となった飲酒運転による交通事故が発生してから15年が経つが、悲惨な交通事故の記憶の風化や飲酒運転撲滅気運が希薄化しないよう取り組む必要がある。

このため、飲酒運転の取締りを強化することにより、悪質な飲酒運転者を道路交通

の場から排除するとともに、運転者のみならず、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し、その責任を厳しく追及するなど、飲酒運転の撲滅に向けた取組を推進する。

また、飲酒運転の危険性、悪質性やその代償を理解させるための交通安全教育や広報啓発活動を強化するほか、ハンドルキーパー運動の展開や酒類提供飲食店に「来店者に飲酒運転をさせない」取組を要請するなど具体的な対策を推進し、市民一人一人が「飲酒運転は絶対にしない、させない、許さない、そして見逃さない」という強い意識を持つとともに、飲酒運転を見掛けた際は必ず通報することが重要である。

(4) 生活道路における安全確保

生活道路においては、高齢者、障害のある人、子供を含む全ての歩行者や自転車が必要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。

生活道路の安全対策については、引き続き、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の整備を推進するなど、生活道路における適切な交通指導取締りの実施、生活道路における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、生活道路における安全確保を実現するためには、地域住民の主体的な参加と取組が不可欠であり、対策の検討や関係者間での合意形成において中心的な役割を果たす人材の育成も重要な課題となる。

このような取組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。

(5) 先端技術の活用推進

衝突被害軽減ブレーキを始めとした先端技術の活用により、交通事故が減少している。今後も、サポカー・サポカーSの普及はもとより、運転者の危険認知の遅れや運転操作の誤りによる事故を未然に防止するための安全運転を支援するシステムの更なる発展や普及、車車間通信、レベル3以上の自動運転の実用化や自動運転車へのインフラからの支援など、先端技術の活用により、交通事故の更なる減少が期待される。今後も科学技術の進展があり得る中で、その導入課程における安全確保も図りつつ、新たな技術を有効に活用しながら取組を推進していく。

(6) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進

これまで、総合的な交通安全対策の実施により交通事故を減少させてきたところであるが、発生地域、場所、形態等を詳細な情報に基づき分析し、よりきめ細かな対策

を効果的かつ効率的に実施していくことにより、交通事故の更なる減少を図っていく。

また、第10次計画期間中にも様々な交通情勢の変化があり得る中で、その時々の状況を的確に踏まえた取組を行う。

(7) 地域が一体となった交通安全対策の推進

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を具体化することが急がれる中で、行政、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一層重要となる。

このため、地域の実情を知悉した専門家の知見を、地域の取組にいかすとともに、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一層努める。

なお、多様な安全の課題に直面する中で、交通安全に割くことができる資源は限られ、また、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の高齢化が進んでいる。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ことが必要である。

第2章 各論 ～講じようとする施策～

第1節 道路交通環境の整備

道路交通環境の整備については、これまでも道路管理者や警察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。

しかしながら、歩行者や自転車がよく通行する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とから、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。

また、少子高齢化が一層進展する中で、子供を事故から守り、高齢者や障害のある人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及び歩行者利便増進道路の検討を図っていく。

そのほか、道路交通の円滑化を図ることによる交通安全の推進に資するため、道路利用の仕方に工夫を求め、輸送効率の向上や交通量の時間的・空間的平準化を図る交通需要マネジメント（TDM）※施策を総合的に推進するとともに、最先端のICT等を用いて、人と道路と車とを一体のシステムとして構築し、安全性、輸送効率及び快適性の向上を実現するとともに、渋滞の軽減等の交通の円滑化を通じて環境保全に寄与することを目的とした高度道路交通システム（ITS）※の普及等を推進する。

第1項 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

歩行者の視点からの道路整備や交通安全対策等を実施するため、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等を整備するなど、「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。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等の整備、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を形成する。

1 生活道路における交通安全対策の推進

科学的データや、地域の顕在化したニーズ等に基づき抽出した交通事故の多いエリアにおいて、道路管理者、警察及び地域住民等が連携し、徹底した通過交通の排除や車両速度の抑制等のゾーン対策に取り組み、子供や高齢者等が安心して通行できる道路空間の確保を図る。

生活道路については、歩行者・自転車利用者の安全な通行を確保するため、最高速度30キロメートル毎時の区域規制を実施する「ゾーン30」の整備を物理的デバイスと組み合わせることで推進するとともに、路側帯の設置・拡幅等の交通安全対策や通行禁止等の交通規制を実施、高輝度標識等の見やすく分かりやすい道路標識・道

路標示の整備や視認性を高める信号灯器の整備を行うほか、外周幹線道路を中心として、信号機の改良、光ビーコン^{*}・交通情報板等によるリアルタイムの交通情報提供等の交通円滑化対策を実施する。

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。以下「バリアフリー^{*}法」という。）にいう生活関連経路を構成する道路を中心として、音響により信号表示の状況を知らせる音響式信号機、視覚障害のある人や高齢者等の安全な交差点の横断を支援する歩行者等支援情報通信システム^{*}（Bluetoothを活用し、スマートフォン等に対して歩行者用信号情報を送信するとともに、スマートフォン等の操作により青信号時間の延長を可能とするもの（以下「高度化PICS」という。）を含む。）、信号表示面に青時間までの待ち時間及び青時間の残り時間を表示する経過時間表示機能付き歩行者用灯器、歩行者等と自動車が行き交う時間を分離して交通事故を防止する歩車分離式信号^{*}等の整備を推進する。

さらに、道路幅員が狭くガードレール等もない生活道路でも活用できる可搬式速度違反自動取締装置を効果的に運用し、適切な取締りを推進する。

道路管理者においては、歩道の整備等により、安心して移動できる歩行空間ネットワークを整備するとともに、警察により実施される交通規制及び交通管制との連携を強化し、ハンブ^{**}やクランク^{**}等車両速度を抑制する道路構造等により、歩行者や自転車の通行を優先するゾーンを形成するゾーン対策、外周幹線道路の交通を円滑化するための交差点改良やエリア進入部におけるハンブや狭さく^{*}の設置等によるエリア内への通過車両の抑制対策を推進する。

また、道路標識の高輝度化・必要に応じた標示板の共架、設置場所の統合・改善、道路標示の高輝度化等（以下「道路標識の高輝度化等」という。）を行い、見やすく分かりやすい道路標識・道路標示の整備を推進する。

さらに、ビッグデータの活用により潜在的な危険箇所の解消を進めるほか、交通事故の多いエリアでは、道路管理者、警察及び地域住民等が連携して効果的・効率的に対策を実施する。

2 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供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、「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・充実等の継続的な取組を支援するとともに、未就学児を中心に子供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、道路管理者、警察、保育所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。

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・幼児の通行

の安全を確保するため、通学路等の歩道整備等を積極的に推進するとともに、ハンブ*・狭さく*等の設置、路肩のカラー舗装、防護柵・ライジングボラード等の設置、自転車道・自転車専用通行帯・自転車の通行位置を示した道路等の整備、押ボタン式信号機・歩行者用灯器等の整備、横断歩道等の整備等の対策を推進する。

3 高齢者、障害のある人等の安全に資する歩行空間等の整備

(1) 高齢者や障害のある人等を含め全ての人々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が確保された歩道等を積極的に整備する。

このほか、歩道の段差・傾斜・勾配の改善、音響式信号機、高度化PICSや歩車分離式信号等のバリアフリー*対応型信号機、エスコートゾーン*等の整備を必要に応じて推進する。併せて、高齢者、障害のある人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、視認性を高める信号灯器の設置、道路標識の高輝度化等を推進する。

また、駅前等の交通結節点において、エレベーター等の設置、スロープ化や建築物との直結化が図られた立体横断施設、交通広場等の整備を推進し、歩きたくなるような安全で快適な歩行空間を積極的に確保する。

特に、バリアフリー法に基づく重点整備地区に定められた駅の周辺地区等においては、公共交通機関等のバリアフリー化と連携しつつ、誰もが歩きやすい幅の広い歩道、道路横断時の安全を確保する機能を付加したバリアフリー対応型信号機*等の整備を連続的・面的に整備しネットワーク化を図る。

さらに、視覚障害者誘導用ブロック、歩行者用の案内標識等により、公共施設の位置や施設までの経路等を適切に案内する。

(2) 横断歩道、バス停留所付近等の悪質性、危険性、迷惑性の高い場所への駐車違反に対する取締りを強化する。高齢者、障害のある人等の円滑な移動を阻害する要因となっている歩道や視覚障害者誘導用ブロック上等の違法駐車については、積極的な取締りを推進するとともに、歩道上の放置自転車等の撤去を引き続き行う。

第2項 高速道路の更なる活用推進による生活道路との機能分化

高規格幹線道路*（自動車の高速交通の確保を図るために必要な道路で、全国的な自動車交通網を構成する自動車専用道路であり、高速自動車国道及び一般国道の自動車専用道路で構成。）から生活道路に至る道路ネットワークの連携強化を図り、道路の適切な機能分化を推進する。

特に、高規格幹線道路等、事故率の低い道路利用を促進するとともに、生活道路においては車両速度の抑制や通過交通を排除し、人優先の道路交通を形成する。

第3項 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や、地域の交通安全の実績を踏まえた区間を優先的に選定し、対策立案段階では、これまでに蓄積してきた対策効果データにより対策の有効性を確認した上で次の対策に反映する「成果を上げるマネジメント^{*}」を推進するとともに、急ブレーキデータ等のビッグデータを活用した潜在的危険箇所の対策などきめ細かく効率的な事故対策を推進する。また高規格幹線道路^{*}から生活道路に至るネットワークによって適切に機能が分担されるよう道路の体系的整備を推進するとともに、他の交通機関との連携強化を図る道路整備を推進する。さらに、一般道路に比べて安全性が高い高規格幹線道路の利用促進を図る。

1 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、効果を科学的に検証しつつ、マネジメントサイクルを適用することにより、効率的・効果的な実施に努め、少ない予算で最大の効果を獲得できるよう、次の手順により「事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）」を推進する。

- (1) 死傷事故率の高い区間や地域の交通安全の実情を反映した区間等、交通事故の危険性が高い特定の区間を第三者の意見を参考にしながら選定する。
- (2) 地域住民に対し、事故危険区間であることの注意喚起を行うとともに、事故データにより、卓越した事故類型や支配的な事故要因等を明らかにした上で、今後蓄積していく対策効果データを活用しつつ、事故要因に即した効果の高い対策を立案・実施する。
- (3) 対策完了後は、対策の効果を分析・評価し、必要に応じて追加対策を行うなど、評価結果を次の新たな対策の検討に活用する。

2 事故危険箇所対策の推進

特に事故の発生割合の大きい幹線道路の区間や、ビッグデータの活用により潜在的な危険区間等を事故危険箇所として指定し、道路管理者と警察が連携して集中的な事故抑止対策を実施する。事故危険箇所においては、歩道等の整備、隅切り等の交差点改良、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、道路照明・視線誘導標等の設置、信号機の新設・改良、歩車分離式信号^{*}の運用、道路標識の高輝度化等の対策を推進する。

3 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等の交通規制について見直しを行い、その適正化を図る。

また、新規供用の高速自動車国道等については、道路構造、交通安全施設の整備状況等を勘案し、安全で円滑な交通を確保するため、適正な交通規制を実施するとともに、既供用の高速自動車国道等については、交通流の変動、道路構造の改良状況、交通安全施設の整備状況、交通事故の発生状況等を総合的に勘案して、交通実態に即した交通規制となるよう見直しを推進する。

4 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は、速やかに事故要因を調査し、同様の事故の再発防止を図る。

5 適切に機能分担された道路網の整備

- (1) 高規格幹線道路*から生活道路に至るネットワークの連携強化を図るとともに、歩道や自転車道等の整備を推進し、歩行者、自転車、自動車等の異種交通の分離を図る。
- (2) 一般道路に比較して交通事故率が低く安全性の高い高規格幹線道路等の整備等による利用しやすい環境を整備し、より多くの交通量を分担させることによって道路ネットワーク全体の安全性を向上させる。
- (3) 通過交通の排除と交通の効果的な分散により、円滑で安全な道路交通環境を確保するため、バイパス及び環状道路等の整備を推進する。
- (4) 幹線道路で囲まれた居住地域内や歩行者等の通行の多い商業地域内等においては、通過交通をできる限り幹線道路に転換させるなど道路機能の分化により生活環境を向上させるため、補助的な幹線道路、区画道路、歩行者専用道路等の系統的な整備を行うとともに、警察により実施される交通規制及び交通管制との連携を強化し、ハンブ**・狭さく**等による車両速度及び通過交通の抑制等の整備を総合的に実施する。

6 高速自動車国道等における事故防止対策の推進

高速自動車国道等においては、緊急に対処すべき交通安全対策を総合的に実施する観点から、交通安全施設等の整備を計画的に進めるとともに、渋滞区間における道路の拡幅等の改築事業、適切な道路の維持管理、道路交通情報の提供等を積極的に推進し、安全水準の維持、向上を図る。

- (1) 安全で円滑な自動車交通を確保するため、事故多発区間のうち緊急に対策を実施すべき箇所について、雨天、夜間等の事故要因の詳細な分析を行い、

これに基づき自発光式視線誘導標、高機能舗装や高輝度路面表示等の整備等を重点的に実施するとともに、道路構造上往復に分離されていない非分離区間については、対向車線へのはみ出しによる重大交通事故を防止するためワイヤーロープの設置を推進する。また、逆走及び歩行者、自転車等の立ち入り事案による重大事故防止のための標識や路面表示の整備など、総合的な交通事故防止対策を推進する。

- (2) 過労運転やイライラ運転を防止し、安全で快適な自動車走行に資するより良い走行環境の確保を図るため、事故や故障による停車車両の早期撤去等による渋滞対策、を推進する。
- (3) 道路利用者の多様なニーズに応え、道路利用者へ適切な道路交通情報等を提供する道路交通情報通信システム(VICS)^{*}及びETC2.0^{*}等の整備・拡充を図るとともに、渋滞の解消及び利用者サービスの向上を図るため、情報通信技術^{*}を活用して即時に道路交通情報の提供を行う利用者サービスの向上等を推進する。

7 道路の改築等による交通事故対策の推進

交通事故を抑止し、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等による交通事故対策を推進する。

- (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、幹線道路の整備と併せた生活道路におけるハンブ^{*}や狭さく^{*}の設置等によるエリア内への通過車両の抑制対策、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や自転車通行帯、自転車の通行位置を示した道路の整備等の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) 交差点及びその付近における交通事故の防止と交通渋滞の解消を図るため、交差点のコンパクト化、立体交差化等を推進する。
また、進入速度の低下等による交通事故の防止や被害の軽減、信号機が不要になることによる待ち時間の減少等の効果が見込まれる環状交差点について、周辺の土地利用状況等を勘案し、適切な箇所への導入を推進する。
- (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副道等の整備、植樹帯の設置、路上駐停車対策等の推進を図る。
- (4) 商業系地区等における歩行者及び自転車利用者の安全で快適な通行空間を確保するため、これらの者の交通量や通行の状況に即して、幅の広い歩道、自転車道、自転車通行帯等の整備を推進する。

(5) 交通混雑が著しい都心部、鉄道駅周辺等において、人と車の交通を体系的に分離するとともに、歩行空間の拡大を図るため、地区周辺の幹線道路、交通広場等の総合的な整備を図る。

(6) 歴史的街並みや史跡等卓越した歴史的環境の残る地区において、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、歴史的地区への誘導路、地区内の生活道路、歴史のみちすじ等の整備を体系的に推進する。

8 交通安全施設等の高度化

(1) 交通実態に応じて、複数の信号機を面的・線的に連動させる集中制御化・プログラム多段系統化等の信号制御の改良を推進する。

(2) 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、交通事故発生地点を容易に把握し、速やかな事故処理及び的確な事故調査が行えるようにするとともに、自動車の位置や目的地までの距離を容易に確認できるようにするためのキロポスト（地点標）の整備を推進する。また、見通しの悪いカーブで、対向車が接近してくることを知らせる対向車接近システムの整備を推進する。

第4項 踏切道の交通の安全と円滑化等を図るための措置

踏切道における交通の安全性の向上と円滑化を図るため、必要に応じて、踏切道予告標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適切に行う。

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押ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図るため、踏切事故防止キャンペーンを推進する。また、学校、自動車教習所等において、踏切の通過方法等の教育を引き続き推進するとともに、鉄道事業者等による高齢者施設や病院等の医療機関へ踏切事故防止のパンフレット等の配布を促進する。踏切事故による被害者等への支援についても、事故の状況等を踏まえ、適切に対応していく。

また、ICT 技術の発展やライフスタイルの変化等、社会を取り巻く環境の変化を見据え、更なる踏切道の安全性向上を目指し、対策等の検討を行う。

平常時の交通の安全性の向上及び円滑化等の対策に加え、災害時における踏切道の長時間遮断による救急・救命活動や緊急物資輸送の支障の発生等の課題に対応するため、関係者間で遮断時間に関する情報共有を図るとともに、遮断の解消や迂回に向けた災害時の管理方法を定める取組を推進する。

第5項 交通安全施設等整備事業の推進

社会資本整備重点計画法（平成 15 年法律第 20 号）に基づき定められる社会資本

整備重点計画に即して、道路管理者及び警察が連携し、事故実態の調査・分析を行いつつ、次の方針により重点的、効果的かつ効率的に交通安全施設等整備事業を推進することにより、道路交通環境を改善し、交通事故の防止と交通の円滑化を図る。

1 交通安全施設等の戦略的維持管理

整備後長期間が経過した信号機等の老朽化対策が課題となっていることから、平成 25 年に「インフラ老朽化対策の推進に関する関係省庁連絡会議」において策定された「インフラ長寿命化基本計画」等に即して、中長期的な視点に立った老朽施設の更新、施設の長寿命化、ライフサイクルコストの削減等を推進する。特に、信号機については、真に必要な性の高い場所への設置や必要性が低下した信号機の撤去を推進するとともに、横断歩行者優先の前提となる横断歩道の道路標識・道路標示が破損、滅失、褪色、摩耗等の理由によりその効用が損なわれないよう効率的かつ適切な管理を行う。

2 歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進

生活道路において人優先の考えの下、「ゾーン 30」等の車両速度の抑制、通過交通の抑制・排除等の面的かつ総合的な交通事故対策を推進するとともに、少子高齢社会の進展を踏まえ、歩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供が日常的に集団で移動する経路における安全・安心な歩行空間の確保を図る。

また、自転車利用環境の整備、無電柱化の推進、安全上課題のある踏切の対策等による歩行者・自転車の安全な通行空間の確保を図る。

3 幹線道路対策の推進

幹線道路では、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、信号機の改良等の対策を実施する。

4 交通円滑化対策の推進

交通安全に資するため、交差点改良、信号機の改良等を推進するほか、駐車対策を実施することにより、交通容量の拡大を図り、交通の円滑化を推進する。

5 高度道路交通システム（ITS）[※]の推進による安全で快適な道路交通環境の実現

交通情報の収集・分析・提供や交通状況に即応した信号制御その他道路における交通の規制を広域的かつ総合的に行うため、交通管制システムの充実・改良を図る。

具体的には、複数の信号機を面的・線的に連動させる集中制御化・プログラム多段系統化等の信号制御の改良を図るほか、最先端の情報通信技術[※]等を用いて、光ビ

ーコン*の整備、交通管制センターの改良等により新交通管理システム（UTMS）*を推進するとともに、情報収集・提供環境の拡充や自動運転技術の実用化に資する交通環境の構築等により、道路交通情報提供の充実等を推進し、安全で快適な道路環境の実現を図る。

6 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主体的な参加の下に交通安全施設等の点検を行う交通安全総点検を積極的に推進するとともに、県警ホームページにある「標識BOX」、「信号機BOX」*等を活用して、道路利用者等が日常から抱えている意見を道路交通環境の整備に反映する。

また、北九州市安全・安心総合相談ダイヤルで受け付けた道路環境に関する通報により、生活環境パトロール隊による現地確認、所管部署への改善依頼などを実施する。

7 連絡会議等の活用

道路管理者と警察が設置している「福岡県道路交通環境安全推進連絡会議」やその下に設置されている「アドバイザー会議」を活用し、学識経験者のアドバイスを受けつつ施策の企画、評価、進行管理等に関して協議を行い、的確かつ着実に安全な道路交通環境の実現を図る。

第6項 高齢者等の移動手手段の確保・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、地域住民の移動手手段の確保に向け、市が中心となって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・充実を図る取組を推進する。

具体的には、高齢者を始めとする地域住民の移動手手段の確保などに資する、公共交通空白地域におけるおでかけ交通の拡充を図る。

また、公共交通等による移動の利便性を向上させる新たなモビリティサービスである MaaS（マース）*を推進することにより、高齢者を始めとする地域住民が公共交通を利用しやすい環境を整えていく。

第7項 歩行空間のユニバーサルデザイン化

高齢者や障害のある人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連続的・面的なユニバーサルデザイン化を積極的に推進する。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。

第8項 無電柱化の推進

防災機能の強化、安全で快適な通行空間の確保及び都市景観の向上の観点から、無電柱化推進計画を策定し、無電柱化を推進する。

第9項 効果的な交通規制の推進

地域の交通実態等を踏まえ、交通規制や交通管制の内容について常に点検・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。

速度規制については、最高速度規制が交通実態に合った合理的なものとなっているかどうかの観点から、点検・見直しを進めることに加え、一般道路においては、実勢速度、交通事故発生状況等を勘案しつつ、規制速度の引上げ、規制理由の周知措置等を計画的に推進するとともに、生活道路においては、速度抑制対策を積極的に推進する。

駐車規制については、必要やむを得ない駐車需要への対応が十分でない場所を中心に、地域住民等の意見要望を十分に踏まえた上で、道路環境、交通量、駐車需要等に即応したきめ細かな駐車規制を推進する。

信号制御については、歩行者・自転車の視点で、信号をより守りやすくするために、横断実態等を踏まえ、歩行者の待ち時間の長い押しボタン式信号機の改善を行うなど、信号表示の運用見直しを推進する。

さらに、警察が行う交通規制の情報の質の向上やデータベース化を推進し、効果的な交通規制を推進する環境の整備を行う。

第10項 自転車利用環境の総合的整備

1 安全で快適な自転車利用環境の整備

クリーンかつエネルギー効率の高い持続可能な都市内交通体系の実現に向け、自転車の役割と位置付けを明確にしつつ、交通状況に応じて、歩行者・自転車・自動車の適切な分離を図り、歩行者と自転車の事故等への対策を講じるなど、安全で快適な自転車利用環境を創出する必要がある。このため、北九州市自転車活用推進計画に基づき、自転車通行空間の整備等の取組を実施する。

また、自転車通行の安全性を向上させるため、自転車通行帯の設置区間や自転車と自動車を混在させる区間では、周辺の交通実態等を踏まえ、必要に応じて、駐車禁止又は駐停車禁止の規制を実施する。あわせて、自転車通行帯をふさぐなど悪質性、危険性、迷惑性の高い違法駐停車車両については、取締りを積極的に実施する。

さらに、自転車を共同で利用するシェアサイクルなどの自転車利用促進策や、ルール・マナーの啓発活動などのソフト施策を積極的に推進する。

2 自転車等の駐車対策の推進

自転車等の駐車需要の多い地域及び今後駐車需要が著しく多くなることが予想される地域を中心に、路外の自転車駐車場の整備等を推進する。

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、国、地方公共団体、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、条例に基づき駅前広場及び道路に放置されている自転車等の整理・撤去等を今後も引き続き実施する。

特に、バリアフリー[※]法（平成 18 年法律第 91 号）に基づき、本市が定める重点整備地区内における生活関連経路を構成する道路においては、高齢者、障害のある人等の移動の円滑化に資するため、自転車等の違法駐車に対する是正指導の強化、広報啓発活動等の違法駐車を防止する取組及び必要に応じた自転車駐車場等の整備を推進する。

第 1 1 項 高度道路交通システム（ITS）[※]の活用

道路交通の安全性、輸送効率及び快適性の向上を実現するとともに、渋滞の軽減等の交通の円滑化を通じて環境保全に寄与することを目的に、最先端の情報通信技術[※]等を用いて、人と道路と車両とを一体のシステムとして構築する新しい道路交通システムである「高度道路交通システム」（ITS）を引き続き推進する。

1 道路交通情報通信システム（VICs）[※]の整備

安全で円滑な道路交通を確保するため、リアルタイムな渋滞情報、所要時間、規制情報等の道路交通情報を提供する VICs の整備・拡充を推進するとともに、高精度な情報提供の充実及び対応車載機の普及を図る。

また、詳細な道路交通情報の収集・提供のため、光ビーコン[※]、ETC2.0[※]等のインフラの整備を推進するとともに、インフラから提供される情報を補完するため、リアルタイムの自動車走行履歴（プローブ[※]）情報等の広範な道路交通情報を集約・配信する。

2 新交通管理システム（UTMS）[※]の推進

最先端の情報通信技術等を用いて交通管理の最適化を図るため、光ビーコンの機能を活用して新交通管理システム（UTMS）の整備を行うことにより高度道路交通システム（ITS）を推進し、安全・円滑かつ快適で環境負荷の低い交通社会の実現を目指す。

3 交通事故防止のための運転支援システムの推進

高度道路交通システム（ITS）の高度化により交通の安全を高めるため、自動

車単体では対応できない事故への対策として、路車間通信、車車間通信、歩車間通信等の通信技術を活用した運転支援システムの更なる普及に向け取組を行う。

また、運転者に信号交差点への到着時における信号灯色等に関する情報を事前に提供することで、ゆとりある運転を促す信号情報活用運転支援システム（TSPS）※を始めとする新交通管理システム（UTMS）の整備を行うことにより ITS を推進する。

4 ETC2.0※の展開

事故多発地点、道路上の落下物等の注意喚起等に関する情報を提供することで安全運転を支援する。また、収集した速度データや利用経路・時間データなど、多種多様できめ細かいビッグデータを活用し、渋滞と事故を減らす賢い料金など、道路を賢く使う取組を推進する。

5 道路運送事業に係る高度情報化の推進

環境に配慮した安全で円滑な自動車の運行を実現するため、道路運送事業において高度道路交通システム（ITS）技術を活用し、公共交通機関の利用促進を進める。具体的には、公共車両優先システム（PTPS）※の整備を推進する。

第12項 交通需要マネジメントの推進

道路交通渋滞を緩和し、道路交通の円滑化を図ることによる交通安全の推進に資するため、広報・啓発活動を積極的に行うなど、交通需要マネジメント（TDM）※の定着・推進を図る。具体的には、バイパス・環状道路の整備や交差点の改良等の交通容量の拡大策、交通管制の高度化等に加えて、パークアンドライド※の推進、情報提供の充実、時差通勤・通学等により、道路利用の仕方に工夫を求め、輸送効率の向上や交通量の時間的・空間的平準化を推進する。

交通の円滑化等に係る施策については、交通政策基本法（平成25年法律第92号）の理念に即して、道路管理者、警察、交通関連事業者、住民その他の関係者が相互に連携を図りながら協力し、総合的かつ計画的に推進する。

1 公共交通機関利用の促進

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、地域における移動ニーズに対し、市が中心となって地域のマスタープラン（地域公共交通計画）の策定を推進し、公共交通サービスの改善を進めるなど、公共交通機関利用の促進を図る。

具体的には、道路交通混雑が著しい一部の道路について、ハイグレードバス停※やパークアンドバスライド、コミュニティバスの導入、バス専用・優先レーンの設

定等のバスの利用促進を図るための施策を推進する。

また、鉄道、バス等の公共交通機関の確保・維持・改善を図るための施策を推進することにより、利用を促進し、公共交通機関への転換による円滑な道路交通の実現を図る。

さらに、鉄道・バスの運行頻度・運行時間の見直し、乗り継ぎ改善等によるシームレス*な公共交通の実現を図ることなどにより、利用者の利便性の向上を図るとともに、鉄道駅・バス停までのアクセス確保のために、パークアンドライド**駐車場、自転車道、自転車専用通行帯、自転車の通行位置を示した道路、駅前広場等の整備を促進し、交通結節機能を強化する。

第13項 災害に備えた道路交通環境の整備

1 災害に備えた道路の整備

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

地震発生時の応急活動を迅速かつ安全に実施できる信頼性の高い道路ネットワークを確保するため、緊急輸送道路上にある橋梁の耐震対策を推進する。

また、豪雨時等においても、安全・安心で信頼性の高い道路ネットワークを確保するため、道路斜面等の防災対策を推進する。津波に対しては、津波による人的被害を最小化するため、道路利用者への早期情報提供を推進する。

2 災害に強い交通安全施設等の整備

地震、豪雨等による災害が発生した場合においても安全な道路交通を確保するため、交通監視カメラ、車両感知器、交通情報板等の交通安全施設の整備、交通規制資機材の整備を推進するとともに、災害発生時の停電に起因する信号機の機能停止による混乱を防止するため、信号機電源付加装置の整備や老朽化した信号機、道路標識・道路標示等の計画的な更新を推進する。

3 災害発生時における交通規制

災害発生時においては、被災地域への車両の流入抑制を行うとともに、被害状況を把握した上で、災害対策基本法（昭和36年法律第223号）の規定に基づく通行禁止等の必要な交通規制を迅速かつ的確に実施する。

あわせて、災害発生時における混乱を最小限に抑える観点から、交通量等が一定の条件を満たす場合において安全かつ円滑な道路交通を確保できる環状交差点の活用を図る。

4 災害発生時における情報提供の充実

災害発生時において、道路の被災状況や道路交通状況を迅速かつ的確に収集・分析・提供し、復旧や緊急交道路、緊急輸送道路等の確保及び道路利用者等に対する道路交通情報の提供等に資するため、交通監視カメラ、車両感知器、道路情報板、道路管理情報システム等の整備を推進するとともに、インターネット等を活用した道路・交通に関する災害情報等の提供を推進する。

また、災害発生時には、道路管理者や警察が保有するプローブ[※]情報や民間事業者が保有するプローブ情報から運行実績情報を生成し提供することで災害時における交通情報の提供を推進する。

5 災害発生時における交通マネジメント

災害が長期化し、渋滞により経済活動等に多大な影響を及ぼしている場合、幹線道路の渋滞緩和を図り、円滑な物資や旅客輸送を確保するため、関連する道路や公共交通機関等の復旧状況を踏まえつつ、対策の適切な見直しや交通需要の抑制対策等の交通マネジメントの推進を図る。

第14項 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。

1 きめ細かな駐車規制の推進

地域住民等の意見要望等を十分に踏まえつつ、駐車規制の点検・見直しを実施するとともに、物流の必要性や自動二輪車の駐車需要等にも配慮し、地域の交通実態等に応じた規制の緩和を行うなど、きめ細かな駐車規制を推進する。

2 違法駐車対策の推進

(1) 悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点を置いて、地域の実態に応じた取締りを推進する。

(2) 交通事故の原因となった違反や常習的な違反等悪質な駐車違反については、運転者の責任追及を徹底する。

運転者の責任を追及できない放置車両については、当該車両の使用者に対する放置違反金納付命令及び繰り返し放置違反金納付命令を受けた使用者に対する車両使用制限命令の積極的な活用を図り、使用者責任を強力に追及する。

3 駐車場等の整備

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取締りの推進を図る。

また、郊外部からの過剰な自動車流入を抑止し、都心部での交通の混雑を回避するため、パークアンドライド[※]駐車場等の利用促進を図る。

4 違法駐車を排除する気運の醸成・高揚

違法駐車の排除及び自動車の保管場所の確保等に関し、広報・啓発活動を行うとともに、関係機関・団体との密接な連携を図り、地域交通安全活動推進委員の積極的な活用等により、住民の理解と協力を得ながら違法駐車防止気運の醸成・高揚を図る。

また、北九州市違法駐車等の防止に関する条例に基づき指定している違法駐車等防止重点地域において、啓発活動等を実施することで、市民の駐車マナーの向上及び違法駐車を排除する気運の醸成を図る。

5 ハード・ソフト一体となった駐車対策の推進

必要やむを得ない駐車需要への対応が十分でない場所を中心に、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、道路管理者に対する荷捌きスペース整備等の働き掛け、違法駐車の取締り、違法駐車追放に関する積極的な広報・啓発活動等ハード・ソフト一体となった総合的な駐車対策を推進する。

第15項 道路交通情報の充実

安全で円滑な道路交通を確保するためには、運転者に対して正確できめ細かな道路交通情報を分かりやすく提供することが重要であり、高度化、多様化する道路交通情報に対する市民のニーズに対応し、適時・適切な情報を提供するため、ICT等を活用して、道路交通情報の充実を図る。

1 情報収集・提供体制の充実

多様化する道路利用者のニーズに応えて道路利用者に対し必要な道路交通情報を提供することにより、安全かつ円滑な道路交通を確保するため、光ビーコン[※]、交通監視カメラ、車両感知器、交通情報板、道路情報提供装置等の整備による情報収集・提供体制の充実を図る。

2 高度道路交通システム（ITS）を活用した道路交通情報の高度化

高度道路交通システム（ITS）の一環として、運転者に渋滞状況等の道路交通情報を提供する道路交通情報通信システム（VICS）[※]や ETC2.0[※]の整備・拡充を積極的に図るとともに、ETC2.0 対応カーナビ及び ETC2.0 車載器を活用し、

ETC のほか渋滞回避支援や安全運転支援、災害時の支援に関する情報提供を行う ETC2.0 サービスを推進することにより、情報提供の高度化を図り、交通の分散による交通渋滞を解消し、交通の安全と円滑化を推進する。

3 適正な道路交通情報提供事業の促進

交通情報の提供に係る事務を委託した事業所による正確かつ適切な道路交通情報の提供を促進する。

4 分かりやすい道路交通環境の確保

視認性向上のための道路標識・標示の高輝度化及び利用者のニーズに即した系統的で分かりやすい案内標識等を必要に応じて整備する。

第16項 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

1 道路の使用及び占用の適正化等

(1) 道路の使用及び占用の適正化

工作物の設置、工事等のための道路の使用及び占用の許可に当たっては、道路の構造を保全し、安全かつ円滑な道路交通を確保するために適正な運用を行うとともに、許可条件の順守、占用物件等の維持管理の適正化について指導する。

(2) 不法占用物件の排除等

道路交通に支障を与える不法占用物件等については、実態把握、強力な指導取締りによりその排除を行い、特に市街地について重点的にその是正を実施する。

さらに、道路上から不法占用物件等を一掃するためには、沿道住民を始め道路利用者の自覚に待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沿道住民等に対して積極的に行い、「道路ふれあい月間（8月）」等を中心に道路の愛護思想の普及を図る。

なお、道路工事調整等を効果的に行うため、図面を基礎として、デジタル地図を活用し、データ処理を行うシステムの更なる充実及び活用の拡大を図る。

(3) 道路の掘り返しの規制等

道路の掘り返しを伴う占用工事については、無秩序な掘り返しと工事に伴う事故・渋滞を防止するため、施工時期や施工方法を調整する。

さらに、掘り返しを防止する抜本的対策として共同溝等の整備を推進する。

2 子供の遊び場等の確保

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、社会資本整備重点計画等に基づき、住区基幹公園、都市基幹公園等の整備を推進する。

3 道路法に基づく通行の禁止又は制限

道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するため、道路の破損、欠陥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又は制限を行う。また、危険物を積載する車両の水底トンネル^{*}等の通行の禁止又は制限及び道路との関係において必要とされる車両の寸法、重量等の最高限度を超える車両の通行の禁止又は制限に対する違反を防止するため、指導取締りの推進を図る。

4 地域に応じた安全の確保

積雪・凍結のおそれがある地域においては、冬期の安全な道路交通を確保するため、道路管理者との綿密な連携による協議を行い、早めの通行止めや迅速な除雪を実施する。

さらに、安全な道路交通の確保に資するため、気象、路面状況等を収集し、道路情報板で道路利用者に提供する。

第 2 節 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、交通安全の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、他の人々や地域の安全にも貢献できる良き社会人を育成する上で、重要な意義を有している。交通安全意識を向上させ交通マナーを身に付けるためには、人間の成長過程に合わせ、生涯にわたる学習を促進して市民一人一人が交通安全の確保を自らの課題として捉えるよう意識の改革を促すことが重要である。また、人優先の交通安全思想の下、子供や高齢者、障害のある人等に関する知識の習得や思いやりの心を育むとともに、交通事故被害者等の痛みを思いやり、交通事故の被害者にも加害者にもならない意識を育てることが重要である。

このため、交通安全教育指針（平成 10 年国家公安委員会告示第 15 号）等を活用し、年齢や障害の有無などにかかわらず、心身の発達段階やライフステージに応じた段階的かつ体系的な交通安全教育を行う。特に、高齢化が進展する中で、高齢者自身の交通安全意識の向上を図るとともに、他の世代に対しても高齢者の特性を知り、その上で高齢者を保護し、高齢者に配慮する意識を高めるための啓発指導を強化する。

また、地域の見守り活動等を通じ、地域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、総合的な学習の時間、特別活動自立活動など、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及び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への掲載等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するなどして、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、必要な情報を分かりやすく提供することに努める。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。

交通安全教育・普及啓発活動については、市、警察、学校、関係民間団体、地域社会、企業及び家庭がそれぞれの特性をいかし、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。

また、地域が一体となった交通安全教育・普及啓発活動を効果的に推進するため、地域や家庭において、子供、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。

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、交通安全教育・普及啓発活動の意義、重要性等について関係者の意識が深まるよう努める。

併せて、在留外国人や訪日外国人の増加等も踏まえ、多様な文化的背景への寛容さを基本としつつ、世界一安全な交通社会を目指す我が国の交通ルールを的確に伝えるよう努める。

さらに、交通安全に関する知識の普及と交通安全思想の高揚を図ることを目的とした北九州交通公園において、園内外での交通安全教室や自転車運転免許講習会等を積極的に開催し、幼児から高齢者に至るまで交通安全教育に積極的に取り組む。

第1項 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・保育所等においては、家庭、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、教職員の指導力向上及び教材・教具の整備を推進する。

児童館及び児童遊園においては、遊びによる生活指導の一環として、交通安全に関する指導を推進する。

関係機関・団体は、幼児の心身の発達や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ことにより、幼稚園・保育所等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開催に努める。

また、交通ボランティアによる幼児に対する通園時や園外活動時等の安全な行動の指導、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。

2 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、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、必要性等について交通安全教育を実施する。

小学校における交通安全教育は、様々な機会をとらえて実施するものであるが、特に、交通公園などが実施する交通安全教室については、全ての児童が、小学校在学中に必ず一度は受講できるよう計画的に実施する。

また、交通公園では、自転車のルール・マナーを身につけるための自転車運転免許講習会を実施する。

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。

さらに、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、

自転車に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、関係機関・団体等と連携を図りながら、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、自転車の安全利用、自転車等の特性、危険の予測と回避、標識等の意味、自転車事故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。

このため、自転車の安全な利用等も含め、安全な通学のための教育教材等を作成・配布するとともに、交通安全教室の開催を一層推進する。

また、自転車交通ルールの基本となる自転車安全利用五則^{*}を盛り込んだ内容の自転車交通ルール検定を実施する。

4 高校生に対する交通安全教育の推進

高校生に対する交通安全教育は、日常生活における交通安全に必要な事柄、特に、二輪車の運転者及び自転車の利用者として安全に道路を通行するために、必要な技能と知識を十分に習得させるとともに、交通社会の一員として交通ルールを遵守し自他の生命を尊重するなど責任を持って行動することができるような健全な社会人を育成することを目標とする。

高等学校においては、家庭、関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、保健体育、総合的な探求の時間、特別活動など学校の教育活動全体を通じて、自転車の安全な利用、二輪車・自動車の特性、危険の予測と回避、運転者の責任、応急手当等について更に理解を深めるとともに、生徒の多くが、近い将来、普通免許等を取得することが予想されることから、免許取得前の教育としての性格を重視した交通安全教育を行う。特に、二輪車・自動車の安全に関する指導については、生徒の実態や地域の実情に応じた、安全運転を推進する機関・団体、PTA等と連携しながら、通学等の理由により在学中に二輪車等を必要とする生徒がいることも考慮しつつ、安全運転に関する意識の向上及び実技指導等を含む実践的な交通安全教育の充実を図る。

このため、自転車の安全利用も含め、安全な通学のための教育教材等を作成・配布するとともに、交通安全教室を一層推進するほか、教員等を対象とした心肺蘇生法の実技講習会等を実施する。

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が円滑に実施できるよう指導者の派遣、情報の提供等の支援を行うとともに、地域において、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。また、小中学校等との交流を図るなどして高校生の果たしうる役割を考えさせるとともに、交通安全活動

への積極的な参加を促す。

5 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、運転免許取得時及び運転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。

さらに、飲酒運転の危険性、悪質性やその代償を理解させる交通安全教育の推進を図る。

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、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、公安委員会が行う各種講習、自動車教習所、民間の交通安全教育施設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、運行管理者等に法定講習を受講させるほか、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、自動車安全運転センター安全運転中央研修所等の研修施設において、高度な運転技術、指導方法を身に付けた運転者教育指導者の育成を図る。

さらに、社会人を対象とした学級・講座等において自転車の安全利用を含む交通安全教育の促進を図るなど、市民センター等における交通安全のための諸活動を促進するとともに、関係機関・団体、交通ボランティア等による活動を促進する。

大学生等に対しては、学生の自転車・二輪車・自動車の事故・利用等の実態に応じ、関係機関・団体等と連携し、交通安全教育の充実に努める。

このほか、運転免許を取らない若者の増加に鑑み、運転免許を持たない若者や成人が交通安全について学ぶ機会を設けるよう努める。

6 高齢者に対する交通安全教育の推進

高齢者に対する交通安全教育は、運転免許の有無等により、交通行動や、危険認識、交通ルール等の知識に差があることに留意しながら、加齢に伴う身体機能の変化が歩行者又は運転者としての交通行動に及ぼす影響や、運転者側から見た歩行者及び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・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、高齢者に対する交通安全指導担当者の指導体制の充実に努めるとともに、各種教育機材を活用した参加・体験・実践型の交通安全教育を積極的に推進する。

また、関係団体、交通ボランティア、医療機関・福祉施設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、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、運転免許を持たないなど、交通安全教育を受ける機会が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全体で確保されるように努める。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、反射材用品等の普及にも努める。

高齢運転者に対しては、北九州交通公園等で運転シミュレーター体験教室を開催し、現在の身体機能や認知機能の状態や実際に運転する際の注意事項を確認してもらうことで、今後の安全運転の継続や、場合によっては運転免許証返納の検討のきっかけなどとする。また、運転免許証を自主返納した高齢者に対して、民間事業者と協働して日常生活の支援を行う。

更には、交通安全教育を受ける機会の少ない高齢者を対象に、北九州市薬剤師会等の協力を得て実施している交通安全ワンポイント・アドバイス事業を引き続き実施するとともに、警察等と連携して、北九州市立年長者研修大学校等で、高齢者向けの交通安全教室を実施する。

電動車椅子を利用する高齢者に対しては、電動車椅子の製造メーカーで組織される団体等と連携して、購入時等における安全利用に向けた指導・助言を徹底するとともに、継続的な交通安全教育の促進に努める。

地域における高齢者の安全運転の普及を促進するため、シルバーリーダー、地域の高齢者に影響力のある者等を対象とした参加・体験・実践型の講習会を実施し、高齢者の安全運転に必要な知識の習得とその指導力の向上を図り、高齢者交通安全教育の継続的な推進役の養成に努める。

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設けるよう努める。

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。

7 障害のある人に対する交通安全教育の推進

障害のある人やその支援者に対しては、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、電動車椅子を利用する人に対しては、電動車椅子の製造メーカーで組織される団体等と連携して、購入時等における安全利用に向けた指導・助言を徹底するとともに、継続的な交通安全教育の促進に努める。

8 外国人に対する交通安全教育等の推進

外国人に対し、わが国の交通ルールやマナーに関する知識の普及による交通事故防止を目的として交通安全教育を推進する。在留外国人に対しては、母国との交通ルールの違いや交通安全に対する考え方の違いを理解させるなど、効果的な交通安全教育に努めるとともに、外国人を雇用する使用者等を通じ、外国人の講習会等への参加を促進するほか、外国人向け教材の充実を図り、効果的な交通安全教育を推進する。また、増加が見込まれる訪日外国人に対しても、外客誘致等に係る関係機関・団体と連携し、多言語によるガイドブックやウェブサイト等各種広報媒体を活用するなど我が国の交通ルール周知活動を推進する。

外国人運転者に対しては、日本の運転免許取得時に係る運転免許学科試験等の多言語化を推進する。

9 交通弱者の安全を確保する交通安全教育の推進

高齢者、障害のある人、子供など、いわゆる交通弱者の安全を確保するためには、社会全体で交通弱者の現状を知り、安全意識を高めていくことが必要である、そのため、市民等に対し、交通弱者保護の意識を高める交通安全教育・啓発を推進する。

第2項 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。

また、受講者の年齢や情報リテラシー、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柔軟に多様な方法を活用し、着実に教育を推進するよう努める。

さらに、交通安全教育の効果を検証し、必要に応じて教育の方法、利用する教材等を見直して、社会やライフスタイルの変化、技術の進展を踏まえ、常に効果的な交通安全教育ができるよう努める。

このほか、従前の取組に加え、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及び広報啓発活動についても効果的に推進する。

第3項 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、四季の交通安全運動を組織的・継続的に展開する。

交通安全運動の重点として、飲酒運転の撲滅、子供と高齢者の交通事故防止、夕暮れや夜間の交通事故防止、自転車の安全利用の推進等、時節や本市の交通情勢に即した事項を設定する。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、運動重点、実施計画等について広く市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、市民本位の運動として展開されるよう、事故実態、市民や交通事故被害者等のニーズ等を踏まえた実施に努める。

また、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の開催等により、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。

さらに、交通安全に対する市民の意識の向上を図り、市民一人一人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、関係機関・団体と連携した広報啓発活動を積極的に展開する。

また、事後においては、運動の効果を検証及び評価することにより、一層効果的な運動が実施されるよう配慮する。

2 横断歩行者の安全確保

運転者に対しては、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。

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、その信号に従うことといった交通ルールの周知を図る。さらに、運転者に対して手を上げるなど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交通安全教育等を推進する。

3 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、車両としての交通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、通勤・通学や配達を始め、様々な目的で利用されているが、交通ルールに関する理解が不十分なことを背景とした交通ルール違反やマナーに反する行動が多いため、交通安全教育等の充実を図る。

また、自転車を用いた配達業務中の交通事故を防止するため、関係事業者等に対する交通安全に資する取組の働き掛け、自転車配達員への街頭における指導啓発、関係事業者等を通じた配達員への交通ルールの遵守の呼び掛け等を推進する。

- (1) 小学校、中学校、高等学校等の教育機関においては、自主的な自転車安全教育の実施を推進するとともに、「自転車運転免許制度」の導入など、自転車の安全利用意識を醸成する取組について促進する。
- (2) 受講者の年齢に応じて、参加・体験・実践型の自転車安全教育等を推進するほか、保護者や高齢者など幅広い世代が一堂に参加する世代間交流型の自転車教室を行うなど、教育対象者及び教育効果の拡大を図る。
- (3) 事業所において通勤や業務で自転車を利用する従業員等に対しては、被害者となりやすい対自動車事故や加害者となりやすい対歩行者事故などの発生状況を踏まえ、効果的な交通安全教育を推進するとともに、自転車の安全利用に係る自主的な活動を促進する。
- (4) 自転車乗用中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。自転車の歩道通行時における交通ルールや、スマートフォン等の操作や画面を注視しながらの乗車、イヤホン等を使用する乗車の危険性等についての周知・徹底を図る。
- (5) 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いることから、交通ルールを守らなかった場合の罰則や交通事故発生時の危険性、交通事故の加害者となった場合の責任の重大性等に係る啓発を図る。
- (6) 薄暮から夜間の時間帯にかけての自転車事故を防止するため、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用品の取付けを促進する。
- (7) 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育を実施するほか、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。
- (8) 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、高齢者や中学・高校生等の自転車利用者に対しても、ヘルメットの着用を促進する。

- (9) 自転車利用者が定期的に点検整備や正しい利用方法等の指導を受ける気運を醸成するとともに、近年、自転車が加害者となる事故に関し、高額な賠償額となるケースもあり、こうした賠償責任を負った際の支払い原資を担保し、被害者の救済の十全を図るため、また、福岡県自転車条例により、自転車損害賠償保険等への加入が義務化されたことを踏まえ、関係事業者の協力を得つつ、市民の損害賠償責任保険等への加入を促進する。

4 飲酒運転撲滅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、悪質性やその代償を理解させる交通安全教育や広報啓発活動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*、運行管理者、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*の普及啓発やアルコール検知器を活用した運行前検査の励行、通報義務の周知を始めとする福岡県飲酒運転撲滅運動の推進に関する条例（以下、「福岡県飲酒運転撲滅条例」という。）の周知を図る活動を強力に進めるなど、地域、職域等における飲酒運転撲滅の取組を徹底し、「飲酒運転は絶対にしない、させない、許さない、そして見逃さない」という市民の規範意識の確立を図る。

また、飲酒運転をした者について、アルコール依存症等が疑われる場合に、地域の実情に応じ、運転者やその家族が相談、指導及び支援等を受けられるよう、関係機関・団体が連携した取組の推進に努める。

5 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。

また、関係機関・団体等との協力の下、あらゆる機会・媒体を通じて着用徹底の啓発活動等を展開する。

6 チャイルドシートの正しい使用の徹底

チャイルドシートの使用効果及び正しい使用方法について、着用推進シンボルマーク等を活用しつつ、幼稚園、保育所、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・指導に努め、正しい使用の徹底を図る。

なお、6歳以上であっても、シートベルトを適切に着用させることができない子供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。

7 反射材用品等の普及促進

薄暮から夜間の時間帯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の実施及び関係機関・団体と協力した反射材用品等の効果を実感してもらう機会の充実を図る。

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。

8 危険ドラッグ等薬物乱用防止対策の推進

市民が危険ドラッグ等薬物の危険性に関する正確な知識に基づき行動することができるよう、薬物の乱用防止に関するポスターを配布するとともに、教育機関等へ薬物の専門家を派遣し、啓発活動を行う等、福岡県薬物の濫用防止に関する条例（平成26年福岡県条例第57号）に基づき市民に必要な情報を提供する。

9 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、テレビ、ラジオ、新聞、携帯端末、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、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、効果的な広報を次の方針により行う。

- (1) 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、官民が一体となった各種の広報媒体を通じた集中的なキャンペーン等を積極的に行い、子供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及びチャイルドシートの正しい使用の徹底、飲酒運転・妨害運転等の悪質・危険な運転の撲滅、違法駐車等の排除等を図る。
- (2) 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、市政だより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、子供、高齢者等を交通事故から守るとともに、飲酒運転や妨害運転等の悪質・危険な運転を撲滅する気運の高揚を図る。
- (3) 民間団体の交通安全に関する広報活動を支援するため、交通安全に関する資料、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、交通安全気運の盛り上げを図る。

10 その他の普及啓発活動の推進

- (1) 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

動車乗用中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。

- (2) 普通免許取得後1年未満の運転者が取り付ける初心運転者標識（初心者マーク）や肢体不自由であることを運転免許に条件で付されている運転者が運転中に取り付ける身体障害者標識（身体障害者マーク）及び聴力が基準に達しない運転者が取り付ける聴覚障害者標識（聴覚障害者マーク）の普及・活用を図り、その標識を取り付けた自動車への保護意識を高めるよう努める。
- (3) 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・自転車の前照灯の早期点灯及び対向車・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し、薄暮から夜間の時間帯における交通事故の防止を図る。
- (4) 二輪車運転者の被害軽減を図るため、ヘルメットの正しい着用とプロテクターの着用について、関係機関・団体と連携した広報啓発活動を推進するなど、胸部等保護の重要性について理解増進に努める。
- (5) 乗用型トラクターの事故を防止するため、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、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図る。
- (6) 市民が、交通事故の発生状況を認識し、交通事故防止に関する意識の啓発等を行うことができるよう、地理情報システム等を活用した交通事故分析の高度化を推進し、インターネット等各種広報媒体を通じて事故多発地点に関する情報の提供・発信に努める。
- (7) 衝突被害軽減ブレーキや自動運転等の先進技術について、ユーザーが過信することなく使用してもらえるような情報を始め、自動車アセスメント^{*}情報や、安全装置の有効性、ドライブレコーダーの普及啓発、点検整備の方法、交通事故の概況等に係る情報を総合的な安全情報として取りまとめ、自動車ユーザー、自動車運送事業者、自動車製作者等の情報の受け手に応じ適時適切に届けることにより、関係者の交通安全に関する意識を高める。

第4項 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、諸行事に対する支援及び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、四季の交通安全運動等の機会を利用して働き掛けを行う。そのた

め、市・警察・関係機関・団体が連携し、本市における交通安全活動を積極的に推進することにより、市民挙げての活動の展開を図る。

第5項 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、企業等と市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、市民の参加・協働を積極的に推進する。

このような観点から、地域の交通安全への住民等の理解に資するため、市民や道路利用者が主体的に行う「ヒヤリ地図」の作成、交通安全総点検、北九州市交通安全計画の積極的活用・広報などのほか、交通安全の取組に地域住民等の意見を積極的にフィードバックするよう努める。

第3節 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教育等の充実に努める。特に、今後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に図る。

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、高齢者や障害のある人、子供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。

さらに、今後の自動車運送事業の変化を見据え、企業・事業所等が交通安全に果たすべき役割と責任を重視し、企業・事業所等の自主的な安全運転管理対策の推進及び自動車運送事業者の安全対策の充実に図るとともに、交通労働災害の防止等を図るための取組を進める。

加えて、道路交通の安全に影響を及ぼす自然現象等に関する適時・適切な情報提供を実施するため、ICT等を活用しつつ、道路交通に関連する総合的な情報提供の充実に図る。

第1項 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に図るとともに

に、免許取得時及び免許取得後においては、特に、実際の交通場面で安全に運転する能力を向上させるための教育を行う。

また、これらの機会が、単なる知識や技能を教える場にとどまることなく、個々の心理的・性格的な適性を踏まえた教育、交通事故被害者等の手記等を活用した講習などにより交通事故の悲惨さの理解を深める教育、自らの身体機能の状況や健康状態について自覚を促す教育等を行うことを通じて、運転者の安全に運転しようとする意識及び態度を向上させるよう、教育内容の充実を図る。

特に、飲酒運転の危険性、悪質性やその代償を理解させるため、飲酒運転に関する教育、講習等の充実を図る。

1 運転免許を取得しようとする者に対する教育の充実

(1) 自動車教習所における教習の充実

自動車教習所の教習に関し、教習指導員等の資質の向上、教習内容及び技法の充実を図り、教習水準の向上に努める。

(2) 取得時講習の充実

原付免許、普通二輪免許、大型二輪免許、普通免許、準中型免許、中型免許、大型免許、普通二種免許、中型二種免許及び大型二種免許を取得しようとする者に対する取得時講習の充実を図る。

2 運転者に対する再教育等の充実

取消処分者講習、停止処分者講習、違反者講習、初心運転者講習、更新時講習及び高齢者講習等により運転者に対する再教育が効果的に行われるよう、講習施設・設備の拡充を図るほか、講習指導員の資質向上、講習資機材の高度化並びに講習内容及び講習方法の充実を図る。

自動車教習所については、既に運転免許を取得した者に対する再教育も実施するなど、地域の交通安全教育センターとしての機能の充実を図る。

3 妨害運転等の悪質・危険な運転者に対する処分者講習での再教育

運転適性検査により、受講者の運転特性を診断した上で、必要な個別的指導等を実施し、悪質・危険な運転特性の矯正を図る。

4 二輪車安全運転対策の推進

取得時講習のほか、二輪車安全運転講習及び原付安全運転講習の推進に努める。また、指定自動車教習所における交通安全教育体制の整備等を促進し、二輪車運転者に対する教育の充実強化に努める。

5 高齢運転者対策の充実

(1) 高齢者に対する教育の充実

高齢者講習の効果的な実施、更新時講習における高齢者学級の拡充等に努める。

特に、高齢者講習においては、運転技能に着目したきめ細かな講習を実施するとともに、より効果的かつ効率的な教育に努める。

(2) 臨時適性検査の確実な実施

認知機能検査、安全運転相談等の機会を通じて、認知症の疑いがある運転者等の把握に努め、臨時適性検査等の確実な実施により、安全な運転に支障のある者については運転免許の取消し等の行政処分を行う。

また、臨時適性検査等の円滑な実施のため、関係機関・団体等と連携して、同検査等を実施する認知症に関する専門医の確保を図るなど、体制の強化に努める。

(3) 改正道路交通法の円滑な施行

75歳以上で一定の違反歴がある高齢運転者に対する運転技能検査制度の導入、申請により対象車両を安全運転サポート車に限定するなどの限定条件付免許制度の導入等を内容とする道路交通法の一部を改正する法律（令和2年法律第42号）が令和4年6月までに施行されることとされている。施行後のこれらの制度の適切な運用・周知を推進する。

(4) 高齢運転者標識（高齢者マーク）の活用促進

高齢運転者の安全意識を高めるため、高齢者マークの積極的な活用の促進を図る。

(5) 高齢者支援施策の推進

運転免許証を自主返納した者の支援に努め、また、運転免許証を返納しやすい環境づくりを行うとともに、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、地方公共団体が中心となって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・充実を図る取組を推進する。

6 飲酒運転者対策の充実

飲酒運転を撲滅する観点から、飲酒取消処分者講習や福岡県飲酒運転撲滅条例に基づく飲酒行動に関する指導、飲酒行動是正プログラム及び啓発プログラムにおいて、飲酒運転の実態等を踏まえた教育の実施に努める。

7 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積極的に行うとともに、シートベルト、チャイルドシート及び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。

8 自動車運転代行業の指導育成等

自動車運転代行業の業務の適正な運営を確保し、交通の安全及び利用者の保護を図るため、自動車運転代行業者に対し、立入検査等を行うほか、無認定営業、損害賠償措置義務違反、無免許運転等の違法行為の厳正な取締りを実施する。

9 自動車運送事業等に従事する運転者に対する適性診断の充実

自動車運送事業等に従事する運転者に対する適性診断については、自動車運送事業等の安全を確保するため、事業者に対し、高齢運転者等に受診させるよう促進する。

10 危険な運転者の早期排除

行政処分制度の適正かつ迅速な運用により長期未執行者の解消に努めるほか、自動車等の安全な運転に支障を及ぼすおそれがある病気等にかかっていると疑われる者等に対する臨時適性検査等の迅速・的確な実施に努めるなど、危険な運転者の早期排除を図る。

第2項 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、安全運転管理者等の未選任事業所の一掃を図り、企業内の安全運転管理体制を充実強化し、安全運転管理業務の徹底を図る。

さらに、事業活動に関してなされた道路交通法違反等についての使用者等への通報制度を十分活用するとともに、使用者、安全運転管理者等による下命、容認違反等については、使用者等の責任追及を徹底し適正な運転管理を図る。

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元に、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。

第3項 事業用自動車の安全プラン等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。

1 運輸安全マネジメント*等を通じた安全体質の確立

運輸安全マネジメント評価を通じて、運輸事業者による防災意識の向上及び事前対策の強化等を図り、運輸防災マネジメントの取組を強化するとともに、感染症による影響を踏まえた運輸事業者の安全に係る取組及び事業者によるコンプライアンスを徹底・遵守する意識付けの取組を的確に確認する。

2 抜本的対策による飲酒運転、迷惑運転等悪質な法令違反の根絶

点呼時にアルコール検知器を使用した酒気帯びの有無の確認を徹底するよう指導するとともに、常習飲酒者を始めとした運転者や運行管理者に対し、アルコールの基礎知識や節酒方法等の飲酒運転防止の専門的な指導を実施するアルコール指導員の普及促進を図り、事業者における飲酒運転ゼロを目指す。また、薬物使用による運行の根絶に向け啓発を続ける。

さらに、スマートフォンの画面を注視したり、携帯電話で通話したりしながら運転する「ながら運転」、他の車両の通行を妨害し、重大な交通事故にもつながる「妨害運転」といった迷惑運転について、運転者に対する指導・監督を実施するよう、事業者に対し指導を行う。

3 ICT・自動運転等新技術の開発・普及推進

事業者による事故防止の取組を推進するため、衝突被害軽減ブレーキ等のASV装置や運行管理に資する機器等の普及促進に努める。

また、自動車や車載器等の通信システムにより取得した運転情報や、車両と車載機器、ヘルスケア機器等を連携させた総合的データを活用したシステムの普及を図り、更なる事故の削減を目指す。

さらに、運行管理に利用可能なICT技術を活用することにより、働き方改革の実現に加え、運行管理の質の向上による安全性の向上を図るため、開発・普及を促進する。

4 超高齢社会におけるユニバーサルサービス連携強化を踏まえた事故の防止対策

事業用自動車の運転者の高齢化、及び高齢者が被害者となる事故の増加を踏まえ、高齢運転者による事故防止対策を推進するとともに、乗合バスにおける車内事故の実態を踏まえた取組を実施する。

5 業態ごとの事故発生傾向、主要な要因等を踏まえた事故防止対策

輸送の安全を図るため、トラック・バス・タクシーの業態毎や運転者の年齢、健康状態等の特徴的な事故傾向を踏まえた事故防止の取組を現場関係者とも一丸となって実施させるとともに、運転者に対する指導・監督マニュアルの策定や、より効果的な指導方法の確立など、更なる運転者教育の充実・強化を検討・実施する。

さらに、平成 28 年に発生した軽井沢スキーバス事故を踏まえ、安全・安心な貸切バスの運行を実現するための総合的な対策が取りまとめられたところ、乗客の死傷事故防止を図るため、フォローアップを行いながら対策を推進する。

6 事業用自動車の事故調査委員会の提案を踏まえた対策

社会的影響の大きな事業用自動車の重大事故については、事業用自動車事故調査委員会における事故の背景にある組織的・構造的問題の更なる解明を含めた原因分析、より客観的で質の高い再発防止策の提言を受け、事業者等の関係者が適切に対応し、事故の未然防止に向けた取組を促進する。

7 運転者の健康起因事故防止対策の推進

運転者の疾病により、運転を継続できなくなる健康起因事故を防止するため、「事業用自動車の運転者の健康管理マニュアル」の周知徹底を図るとともに、睡眠時無呼吸症候群、脳血管疾患、心臓疾患・大血管疾患等の主要な疾病について、対策ガイドラインの周知徹底を図り、スクリーニング[※]検査の普及を促進する。

8 自動車運送事業者に対するコンプライアンスの徹底

労働基準法（昭和 22 年法律第 49 号）等の関係法令等の履行及び運行管理の徹底を図るため、飲酒運転等の悪質違反を犯した事業者、重大事故を引き起こした事業者及び新規参入事業者等に対する監査を徹底するとともに、関係機関合同による監査・監督を実施し、不適切な事業者に対して厳正な処分を行う。また、IT を活用して効果的・効率的な監査・監督を実施する。

関係行政機関との連携として、相互の連絡会議の開催及び指導監督結果の相互通報制度等の活用により、過労運転に起因する事故等の通報制度の的確な運用と業界指導の徹底を図る。

事業者団体等関係団体による指導として、国が指定した機関である、適正化事業実施機関を通じ、過労運転・過積載の防止等、運行の安全を確保するための指導の徹底を図る。

以上のような取組を確実に実施するため、監査体制の充実・強化を重点的に実

施する。

9 自動車運送事業安全性評価事業の促進等

全国貨物自動車運送適正化事業実施機関において、貨物自動車運送事業者について、利用者が安全性の高い事業者を選択することができるようにするとともに、事業者全体の安全性向上に資するものとして実施している「貨物自動車運送事業安全性評価事業」（通称Gマーク制度）を促進する。

また、地方公共団体及び民間団体等において、貨物自動車運送を伴う業務を発注する際には、それぞれの業務の範囲内で道路交通の安全を推進するとの観点から、安全性優良事業所（通称Gマーク認定事業所）の認定状況も踏まえつつ、関係者の理解も得ながら該当事業所が積極的に選択されるよう努める。

さらに、貸切バス事業者安全性評価認定実施機関において、貸切バス事業者の安全性や安全の確保に向けた取組状況を評価し、認定・公表することで、貸切バスの利用者や旅行会社がより安全性の高い貸切バス事業者を選択しやすくする「貸切バス事業者安全性評価認定制度」を推進し、貸切バス事業者の安全性の確保に向けた意識の向上や取組の促進を図り、より安全な貸切バスサービスの提供に努める。

第4項 交通労働災害の防止等

1 交通労働災害の防止

交通労働災害防止のためのガイドラインの周知徹底を図ることにより、事業場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。

また、これらの対策が効果的に実施されるよう関係団体と連携して、事業場における交通労働災害防止に関する管理者の選任、交通労働災害防止のためのガイドラインに基づく同管理者及び運転者に対する教育の実施を推進するとともに、事業場に対する個別指導等を実施する。

2 運転者の労働条件の適正化等

自動車運転者の労働時間、休日、割増賃金、賃金形態等の労働条件の改善を図るため、労働基準法等の関係法令及び「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（平成元年労働省告示第7号）の履行を確保するための監督指導を実施する。

また、関係行政機関において相互の連絡会議の開催及び監査・監督結果の相互通報制度等の活用を図るとともに、必要に応じ合同による監査・監督を実施する。

3 自動車運送業における勤務環境の改善

自動車運送業については、生産性向上を図りながら労働時間短縮に取り組むため

の助成金（働き方改革推進助成金）の活用を推進する。

さらに、トラック運送業については、荷主に対し適正取引を促すために荷主と運送業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドラインの周知を行う。

第5項 道路交通に関連する情報の充実

1 危険物輸送に関する情報提供の充実等

危険物の輸送時の事故による大規模な災害を未然に防止し、災害が発生した場合の被害の軽減に資する情報提供の充実等を図るため、イエローカード（危険有害物質の性状、処理剤及びその調達先等事故の際必要な情報を記載した緊急連絡カード）の携行、関係法令の遵守、乗務員教育の実施等について危険物運送事業者の指導を強化する。

2 気象情報等の充実

道路交通に影響を及ぼす台風、大雨、大雪、竜巻等の激しい突風、地震、津波、火山噴火等の自然現象を的確に把握し、特別警報・警報・予報等の適時・適切な発表及び迅速な伝達に努めるとともに、これらの情報の質的向上に努める。また、道路の降雪状況や路面状況等を収集し、道路利用者に提供する道路情報提供装置等の整備を推進する。

さらに、気象、地震、津波、火山現象等に関する観測施設を適切に整備・配置し、維持するとともに、防災関係機関等との間の情報の共有やICTを活用した観測・監視体制の強化を図るものとする。このほか、広報や講習会等を通じて気象知識の普及に努める。

第4節 車両の安全性の確保

先進技術の導入により自動車の構造が複雑化するなか、使用過程においてその機能を適切に維持するためには、これまで以上に適切な保守管理が重要となる。特に自動運転技術については、誤作動を起こした場合は事故に直結する可能性が高いことから、その機能を適切に保守管理するための仕組みや体制の整備が求められ、自動車整備事業及び自動車検査の制度においても適切に対応する。

第1項 自動車アセスメント※情報の提供等

自動車の安全装置の正しい使用方法、装備状況等の情報とともに、自動車の車種ごとの安全性に関する比較情報を提供し、自動車使用者の選択を通じて、より安全な自動車の普及拡大を促進する。

また、チャイルドシートについても、製品ごとの安全性に関する比較情報等を自動

車使用者に提供することにより、その選択を通じて、より安全なチャイルドシートの普及拡大を図る。

第2項 自動車の検査及び点検整備の充実

1 自動車の検査の充実

近年急速に普及している衝突被害軽減ブレーキ等の先進技術の機能維持を図るために、現在の外観確認やブレーキテスト等の測定器を中心とした検査に加え、車両に搭載された車載式故障診断装置（OBD）※に記録された不具合の情報を読み取ることによる機能確認を実施するなど、自動車検査の高度化を図る。また、独立行政法人自動車技術総合機構と連携し、これらの検査が指定自動車整備事業者等において確実に行われるよう努める。また、不正改造を防止するため、街頭検査体制の充実強化を図ることにより、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。

指定自動車整備事業制度の適正な運用・活用を図るため、事業者に対する指導監督を強化する。さらに、軽自動車の検査についても、その実施機関である軽自動車検査協会における検査体制の充実強化を図る。

2 自動車点検整備の充実

(1) 自動車点検整備の推進

自動車ユーザーの保守管理意識を高揚し、点検整備の確実な実施を図るため、「自動車点検整備推進運動」を関係者の協力の下に展開するなど、自動車ユーザーによる保守管理の徹底を強力に促進する。

また、自動車運送事業者の保有する事業用車両の安全性を確保するため、自動車運送事業者監査、整備管理者研修等のあらゆる機会をとらえ、関係者に対し、車両の保守管理について指導を行い、その確実な実施を推進する。

なお、車両不具合による事故については、その原因の把握・究明に努めるとともに、点検整備方法に関する情報提供等により再発防止の徹底を図る。

(2) 不正改造車の排除

道路交通に危険を及ぼすなど社会的問題となっている暴走族の不正改造車や過積載を目的とした不正改造車等を排除し、自動車の安全運行を確保するため、関係機関の支援及び自動車関係団体の協力の下に「不正改造車を排除する運動」を展開し、広報活動の推進、関係者への指導、街頭検査等を強化することにより、不正改造防止について、自動車ユーザー及び自動車関係事業者等の認識を高める。

また、不正改造行為の禁止及び不正改造車両に対する整備命令制度について、その的確な運用に努める。

(3) 自動車特定整備事業の適正化及び生産性の向上

点検整備に対する自動車ユーザーの理解と信頼を得るため、自動車特定整備事業者に対し、整備料金、整備内容の適正化について、消費者保護の観点も含め、その実施の推進を指導する。また、自動車特定整備事業者における経営管理の改善や整備の生産性向上等への支援を推進する。

(4) 自動車の新技術への対応等整備技術の向上

自動車新技術の採用・普及、ユーザーニーズの多様化等の車社会の環境の変化に伴い、自動車を適切に維持管理するためには、自動車整備業がこれらの変化に対応する必要があることから、関係団体からのヒアリング等を通じ自動車整備業の現状について把握するとともに、自動車整備業の環境整備・技術の高度化を推進する。

また、整備主任者等を対象とした新技術に対応した研修等の実施により、整備要員の技術の向上を図るとともに、新技術が採用された自動車の整備や自動車ユーザーに対する自動車の正しい使用についての説明等のニーズに対応するため、一級自動車整備士制度の活用を推進する。

(5) ペーパー車検等の不正事案に対する対処の強化

民間能力の活用等を目的として、指定自動車整備事業制度が設けられているが、依然としてペーパー車検等の不正事案が発生していることから、制度の適正な運用・活用を図るため、事業者に対する指導監督を引き続き行う。

第3項 リコール※制度の充実・強化

自動車製作者の垣根を越えた装置の共通化・モジュール化が進む中、複数の自動車製作者による大規模なリコールが行われている。

また、自動車ユーザーの目線に立ったリコールの実施のために、自動車ユーザーからの不具合情報の収集を推進するとともに、自動車ユーザーに対して、自動車の不具合に対する関心を高めるためのリコール関連情報等の提供の充実を図る。

第4項 自転車の安全性の確保

自転車の安全な利用を確保し、自転車事故の防止を図るため、自転車利用者が定期的に点検整備や正しい利用方法等の指導を受ける気運を醸成するとともに、近年、自転車が加害者となる事故に関し、高額な賠償額となるケースもあり、こうした賠償責任を負った際の支払い原資を担保し、被害者の救済の十全を図るため、関係事業者の協力を得つつ、福岡県自転車条例により自転車損害賠償保険等への加入が義務化されたことを踏まえ、市民の損害賠償責任保険等への加入を促進する。さらに、薄暮から夜間の時間帯における自転車事故の防止を図るため、灯火点灯の徹底と反射材用品等の取付けの促進を図り、自転車の被視認性の向上を図る。

第5節 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、暴走族等（暴走族及び違法行為を敢行する旧車會員（暴走族風に改造した旧型の自動二輪車等を運転する者。）以下同じ。）対策を通じ、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、危険性の高い違反や駐車違反等の迷惑性の高い違反に重点を置いた交通事故抑止に資する交通指導取締りを推進する。

また、交通事故事件の発生に際しては初動段階から組織的な捜査を行うとともに、危険運転致死傷罪の立件も視野に入れた捜査の徹底を図るほか、研修等による捜査力の強化や客観的な証拠に基づいた事故原因の究明等により適正かつ緻密な捜査の一層の推進を図る。

さらに、暴走族等対策を強力に推進するため、関係機関・団体が連携し、地域が一体となって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とともに、取締り体制及び装備資機材の充実強化を図る。

第1項 交通の指導取締りの強化等

1 一般道路における効果的な交通指導取締りの強化等

一般道路においては、歩行者及び自転車利用者の事故防止並びに事故多発路線等における重大事故の防止に重点を置いて、交通指導取締りを効果的に推進する。

その際、地域の交通事故実態や違反等に関する地域特性等を十分考慮する。

(1) 交通事故抑止に資する交通指導取締りの推進

交通事故実態の分析結果等を踏まえ、事故多発路線等における街頭指導活動を強化するとともに、無免許運転、飲酒運転、妨害運転、速度超過、交差点関連違反等の交通事故に直結する悪質性、危険性の高い違反、市民から取締り要望の多い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。

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、運転者に対する捜査のみならず、周辺者に対する捜査を徹底する。その中でも飲酒運転については、福岡県飲酒運転撲滅運動の推進に関する条例（平成24年度福岡県条例第1号）に基づく事業者及び飲食店営業者に対する通知を効果的に運用する。また、引き続き、子供、高齢者、障害のある人の保護の観点に立った交通指導取締りを推進する。

さらに、地理的情報等に基づく交通事故分析の高度化を図り、交通指導取締りの実施状況について、交通事故総合システムを活用した交通事故実態の分析結果等を踏まえて検証し、その検証結果を取締り計画の見直しに反映させる、いわゆるPDCAサイクルをより一層機能させる。加えて、取締り場所の確保が困難な生活道路や警察官の配置が困難な時間帯においても速度取締りが行えるよう、可搬式速度違反自動取締装置の効果的な運用を図るとともに、データ端末による交通反則切符の作成に向けた検討を進めるなど、より効果的な取締りを行うための資機材の研究開発及び整備に努める。

(2) 背後責任の追及

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、また、事業者の背後責任が明らかとなった場合は、それらの者に対する指導、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。

(3) 自転車利用者に対する交通指導取締りの推進

自転車利用者による無灯火、二人乗り、信号無視、一時不停止等に対して積極的に指導警告を行うとともに、悪質・危険な交通違反に対する検挙措置を推進する。

2 高速自動車国道等における交通指導取締りの強化等

高速自動車国道等においては、重大な違反行為はもちろんのこと、軽微な違反行為であっても重大事故に直結するおそれがあることから、交通流や交通事故発生状況等の交通の実態に即した効果的な機動警ら等を実施することにより、交通事故の未然防止を図る。

また、高速自動車国道等における速度超過の取締りは常に危険を伴うため、受傷事故防止等の観点から、速度違反自動取締装置等の取締り機器の積極的かつ効果的な活用を推進する。

さらに、交通指導取締りは、悪質性、危険性、迷惑性の高い違反を重点とし、特に、速度超過、飲酒運転、妨害運転、車間距離不保持、通行帯違反等の取締りを強化する。

第2項 交通事故事件等に係る適正かつ緻密な捜査の一層の推進

1 危険運転致死傷罪の立件を視野に入れた捜査の徹底

飲酒運転等、悪質で危険な運転による人身事故に対しては、危険運転致死傷罪の立件を視野に入れた捜査の徹底を図る。

2 交通事故事件等に係る捜査力の強化

交通事故事件等の捜査力を強化するため、捜査体制の充実及び研修等による捜査員の捜査能力の一層の向上に努める。

3 交通事故事件等に係る科学的捜査の推進

交通事故現場を三次元で再現する3Dレーザースキャナを始めとした装備資機材等の整備を進め、客観的な証拠に基づいた科学的な交通事故事件等の捜査を推進する。

第3項 暴走族等対策の推進

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

暴走族追放気運を高揚させるため、報道機関等に対する資料提供を積極的に行い、暴走族の実態が的確に広報されるよう努めるなど、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、「暴走族加入阻止教室」を開催するなどの指導等を促進する。暴走族問題と青少年の非行等問題行動との関連性を踏まえ、地域の関連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

暴走族等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の管理者に協力を求め、暴走族等及び群衆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、暴走行為等ができない道路交通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おそれがあるときは、早期に暴走族等と群衆を隔離するなどの措置を講ずる。

3 暴走族等に対する指導取締りの推進

暴走族等取締りの体制及び装備資機材の充実を図るとともに、集団暴走行為、爆音暴走行為その他悪質事犯に対しては、共同危険行為等の禁止違反を始めとする各種法令を適用して検挙及び補導を徹底し、併せて解散指導を積極的に行うなど、暴走族等に対する指導取締りを推進する。

また、違法行為を敢行する旧車会員に対する実態把握を徹底し、騒音関係違反及び不正改造等の取締りを推進する。

さらに、「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正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のほか、司法当局に没収（没取）措置を働き掛けるなど暴走族等と車両の分離を図り、不正改造等暴走行為を助長す

る行為に対しても背後責任の追及を行う。

4 暴走族関係事犯者の再犯防止

暴走族関係事犯の捜査に当たっては、個々の犯罪事実はもとより、組織の実態やそれぞれの被疑者の非行の背景となっている性格、環境等の諸事情をも明らかにしつつ、グループの解体や暴走族グループから構成員等を離脱させるなど暴走族関係事犯者の再犯防止に努める。また、暴力団と関わりのある者については、その実態を明らかにするとともに、暴力団から離脱するよう指導を徹底する。

暴走族関係保護観察対象者の処遇に当たっては、遵法精神のかん養、家庭環境の調整、交友関係の改善指導、暴走族組織からの離脱指導等、再犯防止に重点を置いた処遇の実施に努める。

また、暴走行為に対する運転免許の行政処分については、迅速かつ厳正に行う。

5 車両の不正改造の防止

暴走行為を助長するような車両の不正な改造を防止するよう、また、保安基準に適合しない部品等が不正な改造に使用されないことがないように、「不正改造車を排除する運動」等を通じ、各種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。

また、不正改造等を行った者に対して、必要に応じて立入検査を行う。

第6節 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（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。

第1項 救助・救急体制の整備

1 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。

2 多数傷病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。

3 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

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

このため、心肺蘇生法に関する応急手当の知識・技術の普及を図ることとし、消防機関、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、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を強力に行っていくほか、119番受信時における応急手当の口頭指導を推進する。

さらに、中学校、高等学校の保健体育において止血法や包帯法、心肺蘇生法（AEDの使用を含む）等の応急手当について指導の充実を図るとともに、心肺蘇生法の実習や自動体外式除細動器（AED）に対する知識の普及を含む各種講習会の開催により教員の指導力の向上を図る。

4 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、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、薬剤投与及び輸液などの特定行為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。

5 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。

6 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。

7 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、継続的な教育訓練及び研修体制の充実を積極的に推進する。

8 高速自動車国道等における救急業務実施体制の整備

高速自動車国道における救急業務については、西日本高速道路株式会社（以下「高速道路株式会社」と総称する。）が、道路交通管理業務と一元的に自主救急として処理するとともに、本市においても消防法（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。

また、高速道路株式会社及び本市は、救急業務に必要な施設等の整備、従業者に対する教育訓練の実施等を推進する。

第 2 項 救急医療体制の整備

救急医療体制については、初期救急医療体制として、夜間・休日急患センターや休日急患診療所を整備しており、その普及定着化を推進する。また、入院を要する救急患者の診療体制を確保するため、救急告示病院を含む第二次医療応需業務協力病院による第二次救急医療体制や市内 2 ヶ所の救命救急センターにより重篤な救急患者を受け入れるなど第三次救急医療体制を整備しており、その体制を引き続き維持する。

第 3 項 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・協力関係の確保を推進するとともに、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、医師、看護師等が救急現場及び搬送途上に出動し、救命医療を行うことにより救急患者の救命効果の向上を図るため、地域の実情に応じたドクターカー^{*}の体制整備を進めるほか、医師の判断を直接救急現場に届けられるようにするため、救急自動車に設置した自動車電話又は携帯電話により医師と直接交信するシステム（ホットライン）や、患者の容態に関するデータを医療機関へ送信する装置等を活用するなど、医療機関と消防機関が相互に連携を取りながら効果的な救急体制の整備を促進する。

第 7 節 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、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）等の下、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。

自動車損害賠償保障法（昭和30年法律第97号）は、自動車の運行による交通事故について、加害者側の損害賠償責任を強化し、この損害賠償の履行を確保するため、原則としてすべての自動車に対して自動車損害賠償責任保険（共済）の契約の締結を義務付けることなどにより、自動車事故による被害者の保護、救済を図っており、今後も更なる被害者の保護の充実を図ることが必要である。

また、近年、自転車加害者になる事故に関し、高額な賠償額となるケースもあり、こうした賠償責任を負った際の支払い原資を担保し、被害者の救済の十全を図るため、関係事業者の協力を得つつ、福岡県自転車条例に基づき、損害賠償責任保険等への加入を加速化する。

さらに、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、被害者支援を積極的に推進する。

第1項 損害賠償の請求についての援助等

1 交通事故相談活動の推進

北九州市安全・安心相談センターや各区での巡回交通事故相談を活用し、地域における交通事故相談活動を推進する。

- (1) 北九州市安全・安心相談センター等における円滑かつ適正な相談活動を推進するため、北九州市安全・安心相談センター等は、日弁連交通事故相談センター（福岡相談所他）、交通事故紛争処理センター福岡支部その他民間の犯罪被害者支援団体等の関係機関、団体等との連絡協調を図る。
- (2) 交通事故被害者等の心情に配慮した相談業務の推進を図るとともに、相談内容の多様化・複雑化に対処するため、研修等を通じて、相談員の資質の向上を図る。
- (3) 北九州市安全・安心相談センター等において各種の広報を行うほか、ホームページや広報誌の積極的な活用等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。

2 損害賠償請求の援助活動等の強化

警察においては、交通事故被害者等に対する適正かつ迅速な救助の一助とするため、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。

第2項 交通事故被害者等支援の充実強化

1 交通事故被害者等に対する援助措置の充実

交通事故により父母と死別した者のうち、経済的理由により高等学校等への修学

が困難な交通遺児に対し、山九交通遺児奨学金基金条例に基づく経済的支援を行い、交通遺児の健全な育成を図る。

また、交通事故の被害者並びに遺族の保護及び救済活動等を行う団体に対し、支援を行う。

さらに、北九州市民生活協同組合が行う交通災害共済制度の広報等を積極的に支援し、市民への周知を図るとともに、交通災害共済制度の普及・促進を支援する。

2 交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進

交通事故被害者等の心情に配慮した相談業務を推進するとともに、北九州市安全・安心相談センター、警察署の交通課、福岡犯罪被害者総合サポートセンター、交通安全活動推進センター（一般財団法人福岡県交通安全協会）、検察庁の被害者支援員等の関係機関相互の連携を促進し、さらに、民間の犯罪被害者支援団体等との連携を図る。

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「被害者の手引」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。また、死亡事故等の被害者等からの加害者の行政処分に係る意見聴取等の期日や行政処分結果についての問い合わせに応じ、適切な情報の提供を図る。

さらに、福岡県警察本部の交通捜査課に設置した被害者連絡調整官が、各警察署で実施する被害者連絡について指導を行うほか、自ら被害者連絡を実施するなどして組織的な対応を図るとともに、交通事故被害者等の心情に配慮した対応について徹底を図る。

第8節 交通事故要因の総合的な調査分析の推進

交通事故の要因は、近年ますます複雑化、多様化してきており、直接的な要因に基づく対処療法的対策のみでの解決は難しくなりつつある中、有効かつ適切な交通対策を推進するため、死亡事故のみならず重傷事故等も含め交通事故の分析を充実させるなど、引き続き、交通事故要因の総合的な調査分析の推進を図る。

また、交通事故統計分析に係る情報を市民に対して積極的に提供することにより、交通安全に対する市民の意識の向上を図る。

北九州市と福岡県の交通事故の推移（過去10年間）

【全体】

北九州市内

(単位：件、人)

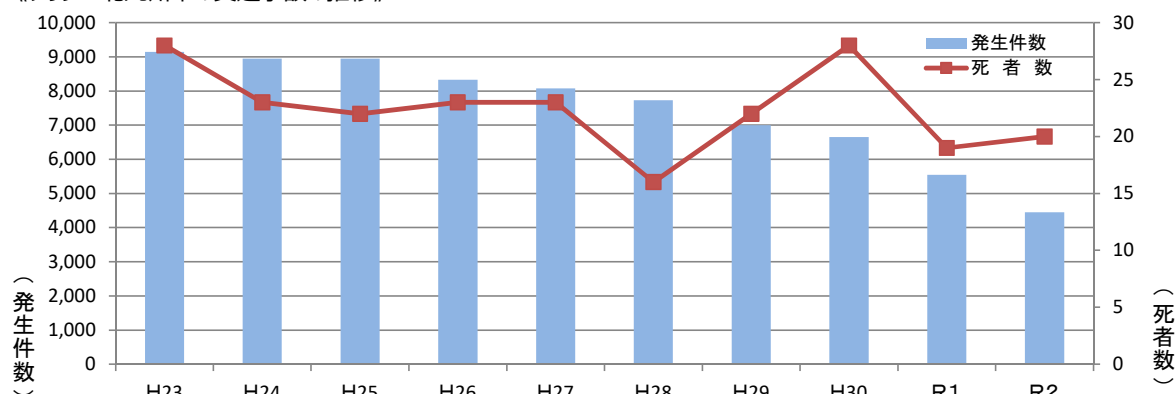
年	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R 1	R 2
発生件数	9,137	8,951	8,949	8,325	8,075	7,729	7,001	6,649	5,542	4,450
死者数	28	23	22	23	23	16	22	28	19	20

福岡県内

(単位：件、人)

年	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R 1	R 2
発生件数	43,326	43,178	43,678	41,168	39,734	37,308	34,862	31,279	26,936	21,495
死者数	157	161	145	147	152	143	139	136	98	91

《グラフ：北九州市の交通事故の推移》



【高齢者】

北九州市内

(単位：件、人)

年	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R 1	R 2
事故件数	2,091	2,145	2,331	2,256	2,403	2,388	2,227	2,249	1,854	1,582
全事故比	22.9%	24.0%	26.0%	27.1%	29.8%	30.9%	31.8%	33.8%	33.5%	35.6%
死者数	15	16	13	13	16	9	9	14	12	16
全死者比	53.6%	69.6%	59.1%	56.5%	69.6%	56.3%	40.9%	50.0%	63.2%	80.0%

福岡県内

(単位：件、人)

年	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R 1	R 2
事故件数	9,669	9,989	10,668	10,998	11,247	10,880	10,480	9,802	8,588	7,032
全事故比	22.3%	23.1%	24.4%	26.7%	28.3%	29.2%	30.1%	31.3%	31.9%	32.7%
死者数	85	90	81	82	87	76	80	80	55	53
全死者比	54.1%	55.9%	55.9%	55.8%	57.2%	53.1%	57.6%	58.8%	56.1%	58.2%

【自転車】

北九州市内

(単位：件、人)

年	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R 1	R 2
発生件数	1,167	1,136	1,069	972	850	777	751	701	622	496
全事故比	12.8%	12.7%	11.9%	11.7%	10.5%	10.1%	10.7%	10.5%	11.2%	11.1%
死者数	4	2	1	3	4	2	2	2	1	1

福岡県内

(単位：件、人)

年	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R 1	R 2
発生件数	7,439	7,088	6,818	6,324	5,775	5,131	5,074	4,383	4,068	3,280
全事故比	17.2%	16.4%	15.6%	15.4%	14.5%	13.8%	14.6%	14.0%	15.1%	15.3%
死者数	24	18	20	17	12	19	17	20	12	9

【飲酒運転】

北九州市内

(単位：件、人)

年	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R 1	R 2
発生件数	46	33	34	22	27	28	25	35	28	21
全事故比	0.5%	0.4%	0.4%	0.3%	0.3%	0.4%	0.4%	0.5%	0.5%	0.5%
死者数	0	1	0	0	0	2	0	0	2	0

福岡県内

(単位：件、人)

年	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R 1	R 2
発生件数	257	185	171	153	156	158	126	144	133	111
全事故比	0.6%	0.4%	0.4%	0.4%	0.4%	0.4%	0.4%	0.5%	0.5%	0.5%
死者数	8	5	3	4	2	6	0	4	8	4

北九州市交通安全対策会議 委員名簿

役職名	補 職 名	氏 名
会長	北九州市長	北橋 健治
委員	九州地方整備局北九州国道事務所長	小林 秀典
〃	福岡県人づくり・県民生活部長	徳永 吉之
〃	北九州市警察部長	西田 哲也
〃	教育委員会教育次長	古小路 忠生
〃	八幡西区長	武藤 朋美
〃	泉台小学校長	平川 信乃
〃	北九州市交通安全母の会会長	浜 和枝
〃	八幡西区交通安全母親クラブ「瀬々らぎ会」会長	小名川 都代
〃	北九州市PTA協議会常務理事	有江 大輔
〃	北九州市自治会総連合会副会長	進 森太郎
〃	北九州商工会議所運輸交通部会部会長	藤野 秀之
〃	高齢社会をよくする北九州女性の会理事	岸田 美知子
〃	北九州市保育士会副会長	重國 香
〃	門司交通安全協会事務局長	秋本 美智子
〃	北九州交通公園園長代理(特定非営利活動法人I-DO)	稲富 洋子

北九州市交通安全対策会議 幹事名簿

役職名	補 職 名	氏 名
幹 事	九州運輸局福岡運輸支局北九州自動車検査登録事務所 首席運輸企画専門官	水 下 真 理
〃	福岡管区気象台総務部業務課防災調整官	山 口 健 司
〃	九州総合通信局総務部総務課長	岩 下 善 久
〃	北九州東労働基準監督署副署長	石 松 俊 作
〃	九州地方整備局北九州国道事務所 建設専門官	小 柳 誠
〃	福岡県人づくり・県民生活部生活安全課長	相 野 憲 一
〃	北九州市警察部機動警察隊特別機動取締班長	光 武 利 彦
〃	市民文化スポーツ局安全・安心推進部安全・安心推進課長	南 秀 幸
〃	保健福祉局地域福祉部長寿社会対策課長	青 柳 祥 二
〃	保健福祉局障害福祉部障害福祉企画課長	荒 田 政 二
〃	保健福祉局健康医療部地域医療課長	諸 熊 武 史
〃	子ども家庭局子ども支援部子育て支援課長	未 松 剛
〃	子ども家庭局子ども支援部青少年課長	仕 田 原 典 生
〃	建設局道路部管理課長	田 中 直 子
〃	建設局道路部道路維持課長	宮 野 謙 剛
〃	建設局道路部道路計画課長	南 孝 昌
〃	建設局公園緑地部みどり・公園整備課長	茂 田 淳
〃	建築都市局計画部都市交通政策課長	平 野 研
〃	消防局総務部総務課長	平 島 賢 一
〃	教育委員会学校教育部生徒指導・教育相談課長	中 溝 直 樹
〃	市民文化スポーツ局安全・安心推進部長	日 々 谷 健 司
〃	市民文化スポーツ局安全・安心推進部 安全・安心都市整備課長	山 脇 康 雄

交通安全対策基本法（昭和四十五年六月一日法律第百十号） 抜粋

（目的）

第一条 この法律は、交通の安全に関し、国及び地方公共団体、車両、船舶及び航空機の使用人、車両の運転者、船員及び航空機乗組員等の責務を明らかにするとともに、国及び地方公共団体を通じて必要な体制を確立し、並びに交通安全計画の策定その他国及び地方公共団体の施策の基本を定めることにより、交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図り、もつて公共の福祉の増進に寄与することを目的とする。

（定義）

第二条 この法律において、次の各号に掲げる用語の意義は、それぞれ当該各号に定めるところによる。

- 1 道路 道路交通法（昭和三十五年法律第百五号）第二条第一項第一号 に規定する道路をいう。
- 2 車両 道路交通法第二条第一項第八号 に規定する車両及び鉄道又は軌道による交通の用に供する車両をいう。
- 5 陸上交通 道路又は一般交通の用に供する鉄道若しくは軌道による交通をいう。

（地方公共団体の責務）

第四条 地方公共団体は、住民の生命、身体及び財産を保護するため、その区域における交通の安全に関し、国の施策に準じて施策を講ずるとともに、当該区域の実情に応じた施策を策定し、及びこれを実施する責務を有する。

（道路等の設置者等の責務）

第五条 道路、鉄道、軌道、港湾施設、漁港施設、飛行場又は航空保安施設を設置し、又は管理する者は、法令の定めるところにより、その設置し、又は管理するこれらの施設に関し、交通の安全を確保するため必要な措置を講じなければならない。

（車両等の製造事業者の責務）

第六条 車両、船舶又は航空機（以下「車両等」という。）の製造の事業を営む者は、その製造する車両等の構造、設備及び装置の安全性の向上に努めなければならない。

（車両等の使用者の責務）

第七条 車両等を使用する者は、法令の定めるところにより、その使用する車両等の安全

な運転又は運航を確保するため必要な措置を講じなければならない。

（車両の運転者等の責務）

第八条 車両を運転する者（以下「車両の運転者」という。）は、法令の定めるところにより仕業点検等を行なうとともに、歩行者に危害を及ぼさないようにする等車両の安全な運転に努めなければならない。

（歩行者の責務）

第九条 歩行者は、道路を通行するに当たっては、法令を励行するとともに、陸上交通に危険を生じさせないように努めなければならない。

（住民の責務）

第十条 住民は、国及び地方公共団体が実施する交通の安全に関する施策に協力する等交通の安全に寄与するように努めなければならない。

（市町村交通安全対策会議）

第十八条 市町村は、市町村交通安全計画を作成し、及びその実施を推進させるため、条例で定めるところにより、市町村交通安全対策会議を置くことができる。

2 前項に規定するもののほか、市町村は、協議により規約を定め、共同して市町村交通安全対策会議を置くことができる。

3 市町村交通安全対策会議の組織及び所掌事務は、都道府県交通安全対策会議の組織及び所掌事務の例に準じて、市町村の条例（前項の規定により置かれる市町村交通安全対策会議にあつては、規約）で定める。

（市町村交通安全計画等）

第二十六条 市町村交通安全対策会議は、都道府県交通安全計画に基づき、市町村交通安全計画を作成するよう努めるものとする。

2 市町村交通安全対策会議を置かない市町村の長は、前項の規定により市町村交通安全計画を作成しようとするときは、あらかじめ、関係指定地方行政機関の長及び関係地方公共団体の長その他の執行機関の意見を聴かななければならない。

3 市町村交通安全計画は、おおむね次に掲げる事項について定めるものとする。

一 市町村の区域における陸上交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱

二 前号に掲げるもののほか、市町村の区域における陸上交通の安全に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために必要な事項

北九州市交通安全対策会議規則

(趣旨)

第1条 この規則は、付属機関の設置に関する条例(昭和38年北九州市条例第97号)第3条の規定に基づき、北九州市交通安全対策会議(以下「会議」という。)の所掌事務、組織及び委員その他の構成員並びにその運営について必要な事項を定めるものとする。

(所掌事務)

第2条 会議は、次の各号に掲げる事務をつかさどる。

- (1) 北九州市交通安全計画を作成し、及びその実施を推進すること。
- (2) 前号に掲げるもののほか、市の区域における陸上交通の安全に関する総合的な施策の企画に関して審議し、及びその実施を推進すること。

(組織)

第3条 会議は、会長1人及び委員21人以内で組織する。

2 会長は、市長をもって充てる。

3 委員は、次に掲げる者のうちから市長が任命する。

- (1) 国の地方行政機関の職員
- (2) 福岡県の知事部局の職員
- (3) 福岡県警察本部の職員
- (4) 市の教育委員会の教育長
- (5) 市の消防局長
- (6) 前2号に掲げる者以外の市の職員
- (7) 関係団体を代表する者

4 前項の委員のほか、特別の事項を審議させるため必要があるときは、会議に特別委員を置くことができる。

5 特別委員は、九州旅客鉄道株式会社、西日本高速道路株式会社その他陸上交通に関する事業を営む公共的団体の職員のうちから市長が任命する。

(任期)

第4条 委員の任期は、2年とする。ただし、補欠委員の任期は、前任者の残任期間とする。

2 委員は、再任されることができる。

3 特別委員の任期は、特別の事項の審議が終了した時までとする。

(会長)

第5条 会長は、会議を代表し、会務を総理する。

2 会長に事故があるときは、会長があらかじめ指名する委員がその職務を代理する。

(招集)

第6条 会議は、会長が招集する。

(定足数及び表決)

第7条 会議は、委員及び議事に関係のある特別委員の2分の1以上の出席がなければ開くことができない。

2 会議の議事は、出席した委員及び議事に関係のある特別委員の過半数で決し、可否同数のときは、会長の決するところによる。

(幹事)

第8条 会議に、幹事を置くものとする。

2 幹事は、委員の属する機関等の職員等のうちから、市長が任命する。

3 幹事は、会議の所掌事務について、委員及び特別委員を補佐する。

(庶務)

第9条 会議の庶務は、市民文化スポーツ局において処理する。

(委任)

第10条 この規則に定めるもののほか、会議の運営に関して必要な事項は、会長が定める。

付 則

この規則は、昭和48年4月1日から施行する。

最終改正 平成24年8月10日

用 語 集 （五十音順）

語句	説明
安全運転管理者	道路交通法に基づき、一定以上の台数の自家用自動車を保有する事業所において、運行計画や運転日誌の作成、安全運転の指導を行う者。年一回の講習参加が義務付けられている。
ETC2.0	高速道路料金収受だけでなく、ITS スポット（通信アンテナ）と対応車載（DSRC 通信対応）との間の高速・大容量通信により、広範囲の渋滞・規制情報提供や安全運転支援情報を提供するサービスのこと。 （ETC：Electronic Toll Collection System）
E B P M	統計データや各種指標など、客観的エビデンス（根拠や証拠）を基にして、政策の決定や実行を効果的・効率的に行うこと （E B P M：Evidence-based Policy Making）
運輸安全マネジメント	運輸事業者が、経営トップから現場まで一丸となって安全管理体制を構築し、国が、事業者が構築した安全管理体制の実施状況等を評価するもの。 各事業者は、輸送の安全を確保するための事業運営方針、事業の実施及び管理に関する体制や方法について定めた規程（安全管理規程）の作成・届出、経営中枢で安全管理体制を統括管理する立場の者（安全統括管理者）の選任等を行わなければならない。 国は、各事業者に立入り、安全管理体制の運用状況の確認、安全管理体制の更なる改善に向けた助言等を行う。
エスコートゾーン	視覚障害者の道路横断を支援するため、横断歩道の真ん中に敷かれている点字ブロック（触覚表示）。視覚障害者誘導用道路横断帯のこと。
狭さく	車両の低速走行等を促すため、車道の幅を物理的に狭く又は視覚的に狭く見せた道路のこと。
クランク	車両の低速走行等を促すためジグザグにした道路のこと。
高規格幹線道路	自動車の高速交通の確保を図るために必要な道路で、全国的な自動車交通網を形成する自動車専用道路であり、高速自動車国道及び一般国道の自動車専用道路で構成されている。
公共車両優先システム（PTPS）	バスなどの公共車両が優先的に通行できるように支援するシステムのこと。バス専用レーンの位置や違法通行車両への警告、優先信号制御等を行う。（交差点道路上に設置された光ビーコン（感知機）が、車両に搭載した装置に情報を受信し、進行方向の信号を青に変えるなどの支援を行う） （PTPS：Public Transportation Priority Systems）
交通需要マネジメント（TDM）	道路利用の仕方に工夫を求め、輸送効率の向上や交通量の時間的・空間的平準化を図ること。 （TDM：Transportation Demand Management）
高度道路交通システム（ITS）	最先端の情報通信技術を用いて人と道路と車両とを情報でネットワークすることにより、交通事故・渋滞などといった道路交通問題の解決を目的に構築する新しい車両システムのこと。 （ITS：Intelligent Transport Systems）

語句	説明
シームレス	継ぎ目のないの意味。公共交通分野におけるシームレス化とは、乗り継ぎ等の交通機関の「継ぎ目」の交通ターミナル内の歩行や乗降に際しての「継ぎ目」をハード・ソフト両面にわたって解消することにより、出発地から目的地までの移動を全体として円滑かつ利便性の高いものとする事。
事故ゼロプラン (事故危険区間重点解消作戦)	幹線道路の中で死傷者が多く危険な区間を『事故危険区間』として選定し、市民に交通事故が起こりやすい危険な箇所として認識してもらい、集中的・重点的に交通事故の対策に取り組む計画のこと。
自転車安全利用五則	平成19年7月10日に中央交通安全対策会議交通対策本部で決定された、自転車運転時の次の五原則のこと。 ①自転車は、車道が原則、歩道は例外 ②車道は左側を通行 ③歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行 ④安全ルールを守る ⑤子どもはヘルメットを着用
自動車アセスメント	自動車の安全性能評価のこと。
自動体外式除細動器 (AED)	心臓の心室が小刻みに震え全身に血液を送ることができなくなる心室細動等の致死性の不整脈の状態を心臓に電気ショックを与えることにより正常な状態へ戻す機器のこと。 (AED: Automated External Defibrillator)
車載式故障診断装置 (OBD)	エンジンやトランスミッション等を制御する電子制御装置内部に搭載された故障診断機能 (OBD: On-Board Diagnostics)
情報通信技術 (ICT)	情報や通信に関連する科学技術の総称。 (ICT: Information and Communication Technology)
信号情報活用運転支援システム (TSPS)	道路脇に設置された高度化光ビーコンから取得できる信号情報と、自車の位置や速度の情報を用いて、信号のある交差点での円滑な運転を支援するシステムのこと。 (TSPS: Traffic Signal Prediction System)
新交通管理システム (UTMS)	光ビーコンを用いた個々の車両と交通管制システムとの双方向通信等の高度な情報通信技術により安全で快適、環境にやさしい交通社会の実現を目指すシステムのこと。 (UTMS: Universal Traffic Management Systems)
水底トンネル	水底にあるトンネル。その他水際にあるトンネルで当該トンネルの路面の高さが水面の高さ以下のもの又は長さ5,000メートル以上のトンネル。
スクリーニング	ふるい分けすること。選別。
成果を上げるマネジメント	国土交通省が、交通事故対策について用いるマネジメントサイクルのこと。少ない予算で最大の効果を獲得できるよう対策区間を選定し、事故原因に即した効果の高い対策案を検討すると共に対策を実行し、成果を評価、さらに改善を行う、これら一連の取り組みのこと。

語句	説明
道路交通情報通信システム (VICS)	道路利用者へ適切な道路交通情報等を提供するシステムのこと。 (VICS : Vehicle Information and Communication System)
ドクターカー	患者監視装置等の医療機械を搭載し、医師、看護師等が同乗し、搬送途上へ出動する救急車。医師派遣用自動車のこと。(ラビット・レスポンス・カーとも言う)
ドクターヘリ	救急専用の医療機器を装備し、救急医療の専門医師と看護師が搭乗した専門ヘリコプター。これを救命救急センターに常駐させ、消防機関等からの出動要請に基づき、救急現場に向かい、現場及び救命救急センターに搬送するまでの間、患者に救命医療を行う。
パークアンドライド	都心部へ乗り入れる自家用自動車による交通混雑の緩和を図るため、郊外の鉄道駅・バスターミナル等の周辺に駐車場を整備し、自動車を駐車(パーク)させ、鉄道、バス等公共交通機関への乗換え(ライド)を促すシステムのこと。
ハイグレードバス停	バス停の機能を高度化したもので、バス接近表示部(バスロケーションシステム)や上屋、ベンチ等を整備したもの。
バリアフリー	障害者や高齢者の生活に不便な障害を取り除こうという考え方のこと。
バリアフリー対応型信号機	青信号時にメロディーを鳴らす音響装置のついた信号機や、青信号の時間を延長して横断時間を長くするなどの機能を備えた信号機。高齢者等感应信号機、歩行者感应信号機、視覚障がい者用付加装置、音響式歩行者誘導付加装置、歩行者支援装置などのこと。
ハンドルキーパー運動	自動車で飲食店に来て飲酒する場合、仲間同士や飲食店の協力を得て飲まない人(ハンドルキーパー)を決め、その人は酒を飲まず、仲間を自宅まで送り、飲酒運転事故を防止する運動のこと。
ハンブ	車両の低速走行等を促すため道路に設ける盛り上がり(凸部)のこと。
光ビーコン	通過車両を感知して交通量等を測定するとともにカーナビゲーション装置等と交通管制センターとの情報のやりとりをする路上設置型の赤外線通信装置のこと。
「標識BOX」「信号機BOX」	はがきやインターネット等を利用して、運転者等から道路標識、信号機等に関する意見を受け付けるもの。
プレホスピタルケア	急病人などを病院に運び込む前に行う応急手当て。主として、救急車内で行うこと。(病院前救護)
プローブ(交通)情報	実際に自動車が走行した位置や車速などの情報を用いて生成された道路交通情報である。また車速から生成される渋滞・混雑情報以外に、ワイパー使用頻度から天候情報、ブレーキングや燃費情報まで、さまざまな情報生成が期待されている。

語句	説明
歩車分離式信号	<p>右左折する車両と横断歩行者が交錯しないよう、歩行者と車両の通行を分離する方式の信号で、以下の方式がある。</p> <ul style="list-style-type: none"> スクランブル方式…全ての方向の車両用信号が赤になっている間に、すべての歩行者用信号が青になる。斜め横断も可能。 歩行者専用現示方式…全ての方向の車両用信号が赤になっている間に、すべての歩行者用信号が青になる。斜め横断は不可。 右左折車両分離方式…歩行者用信号が青のときは、同一方向に進行する車両は矢印信号により右左折させないもの。 右折車両分離方式…歩行者用信号が青のときは、同一方向に進行する車両は矢印信号により右折させないもの。 左折車両分離方式…歩行者用信号が青のときは、同一方向に進行する車両は矢印信号により左折させないもの。 押しボタン方式…歩行者が押しボタンを押した後、すべての方向の車両用信号が赤になるもの。
歩行者等支援情報通信システム (P I C S)	<p>交差点等に設置する光通信装置と歩行者が所持する携帯端末が、双方向に情報をやり取りすることにより、通行する高齢者、身体障害者等に交差点名、歩行者用信号の状態等に関する情報を提供し、安全な移動を支援するシステムです。 (PICS : Pedestrian Information and Communication Systems)</p>
MaaS (マース)	<p>ICT (情報通信技術) を活用し、バスや電車、タクシー、飛行機など、自家用車以外のすべての交通手段による移動を、ひとつのサービスで完結させることを指すもの。 例えば、スマートフォンなどでMaaSを適用したアプリなどにアクセスすれば、すべての交通機関のルートや乗り換え情報の検索、チケットの予約や支払い、決済までをワンストップで可能にするということ。 (MaaS : Mobility as a Service)</p>
メディカルコントロール	<p>救急現場から医療機関へ患者を搬送するまでの間に、救急救命士や救急隊員が行なう応急処置などを、医学的な観点から、その質を保障すること。</p>
リコール	<p>自動車などで、製品に欠陥がある場合、生産者が公表して、製品を回収し無料で修理すること。</p>

発行 令和3年11月
北九州市市民文化スポーツ局
安全・安心都市整備課
〒803-8501
北九州市小倉北区域内1番1号
電話 093-582-2866