

福岡市交通安全対策会議

日 時 令和4年1月18日（火）15時30分～
オンライン開催

次 第

- 1 開 会
- 2 あいさつ
- 3 議 題
 - (1) 第11次福岡市交通安全計画（案）について
 - (2) 福岡市交通安全対策会議運営規程の一部改正について
- 4 閉 会

配 付 資 料

- 資料1 第11次福岡市交通安全計画（案）の概要
- 資料2 第11次福岡市交通安全計画（案）
- 資料3 「第11次福岡市交通安全計画（案）」に対する市民意見への対応
- 資料4 福岡市交通安全対策会議運営規程の一部改正について
- 資料5 福岡市交通安全対策会議運営規程
- 資料6 福岡市交通安全対策会議委員名簿

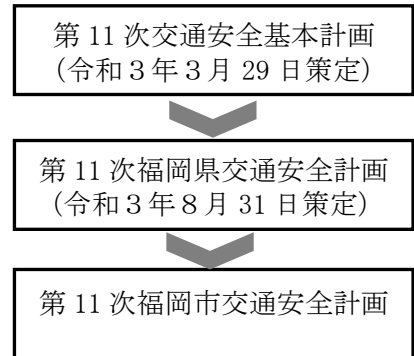
第 1 1 次福岡市交通安全計画（案）の概要

1 計画の概要

(1) 計画の位置づけ

交通安全対策基本法に基づき、福岡市における陸上交通（道路、鉄道、踏切道）の安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱と、施策を総合的かつ計画的に推進するために必要な事項を定める計画

上位計画である福岡県交通安全計画に基づくとともに、福岡市の実情を踏まえ、昭和 47 年以降、10 年にわたり計画を策定



(2) 計画期間

令和 3 年度から令和 7 年度までの 5 年間

2 第 1 1 次計画の基本理念

- (1) 交通事故のない社会を目指した取組みの実施
- (2) 人優先の交通安全思想を基本とした施策の推進
- (3) 高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築

3 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
- (2) 先進技術導入への対応
- (3) 高まる安全への要請と交通安全
- (4) 新型コロナウイルス感染症の影響の注視

4 計画の内容

第 1 章 道路交通の安全

第 1 節 道路交通の安全についての目標

1 道路交通事故の現状

第 10 次計画期間中における交通事故発生件数、死者数、負傷者数の推移

年	H28	H29	H30	R1	R2
発生件数（件）	10,633	10,072	8,821	7,758	6,213
うち自転車事故	2,246	2,271	1,859	1,770	1,439
うち飲酒運転事故	46	43	41	39	31
死者数（人）	31	20	23	18	14
うち高齢者	11	12	14	9	9
負傷者数（人）	13,522	12,477	10,912	9,466	7,483

(参考) 第10次計画の目標と実績

	目標	実績(令和2年)
年間の交通事故死者数	20人以下	14人
年間の交通事故発生件数	9,500件以下	6,213件
年間の自転車事故発生件数	2,100件以下	1,439件
飲酒運転による交通事故	撲滅	31件

第10次計画期間中における主な事故の特徴

- (1) 令和2年中、全交通事故の57.5%が交差点及び交差点付近で発生し、脇見運転等による事故の割合が全体の67.2%
- (2) 令和2年中、高齢者が関連する交通事故が全体の26.5%、死者数のうち64.3%が高齢者
- (3) 高齢運転者の交通事故件数は減少傾向だが、高齢運転者の交通事故発生件数の割合が増加傾向
- (4) 自転車関連事故は、県や全国に比べると、人口当たりの発生件数が高い
- (5) 令和2年中、県内の自転車関連事故の43.9%が福岡市内で発生、交通事故発生件数に占める自転車関連事故の割合は県下平均と比較すると高い
- (6) 令和2年中、自転車関連事故の72.8%が交差点及び交差点付近で発生
- (7) 飲酒運転による交通事故は減少傾向にあるが、年間で30件以上発生

2 今後の道路交通安全対策を考える視点

<重視すべき視点>

- (1) 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上
- (2) 高齢者及び子どもの安全確保
- (3) 生活道路における安全確保
- (4) 飲酒運転の撲滅
- (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

3 第11次計画における目標

- (1) 交通事故死者数及び交通事故発生件数
令和7年までに、年間の交通事故死者数 11人以下
年間の交通事故発生件数 5,700件以下
- (2) 自転車事故発生件数
令和7年までに、年間の自転車事故発生件数 1,300件以下
- (3) 飲酒運転による交通事故
不断の取組みを進め、飲酒運転の撲滅(ゼロ)を目指す

第2節 講じようとする施策

第10次計画に引き続き、国の交通安全基本計画の8つの項目に、市独自で「飲酒運転の撲滅」「自転車安全利用の推進」の2項目を加え、交通安全対策を推進します。

※ 二重線は市独自の項目

1 飲酒運転の撲滅＜福岡県警察、市民局、各区役所＞

- 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
- 飲酒運転取締りの強化
- 運転者教育等の充実
- 自動車運送事業者に対する指導監督の充実等

2 自転車安全利用の推進＜福岡国道事務所、福岡県警察、市民局、こども未来局、保健福祉局、道路下水道局、各区役所、教育委員会＞

- 自転車利用環境の総合的整備
- 交通安全教育及び指導・啓発
- 自転車の安全性の確保
- 自転車利用者に対する交通指導取締りの推進 など

3 道路交通環境の整備＜福岡運輸支局、九州総合通信局、福岡国道事務所、福岡県警察、市民局、こども未来局、保健福祉局、住宅都市局、道路下水道局、港湾空港局、各区役所、教育委員会＞

- 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
- 幹線道路における交通安全対策の推進
- 交通安全施設等の整備事業の推進
- 高齢者等の移動手手段の確保
- 歩行空間のユニバーサルデザイン化
- 無電柱化の推進
- 効果的な交通規制の推進 など

4 交通安全思想の普及徹底＜福岡県警察、総務企画局、市民局、こども未来局、保健福祉局、経済観光文化局、各区役所、教育委員会＞

- 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進
- 効果的な交通安全教育の推進
- 交通安全に関する普及啓発活動の推進
- 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進 など

5 安全運転の確保＜九州産業保安監督部、福岡運輸支局、福岡管区气象台、福岡中央労働基準監督署、福岡国道事務所、福岡県警察、市民局、保健福祉局、各区役所、消防局＞

- 運転者教育等の充実
- 運転免許業務の改善
- 安全運転管理の推進
- 事業用自動車の安全プラン等に基づく安全対策の推進 など

- 6 **車両の安全性の確保**＜福岡運輸支局、市民局、各区役所＞
- 先進安全自動車（ASV）の普及の促進
 - 自動車アセスメント情報の提供等
 - 自動車の検査及び点検整備の充実
 - リコール制度の充実・強化
- 7 **道路交通秩序の維持**＜福岡県警察、市民局、各区役所、教育委員会＞
- 交通指導取締りの強化等
 - 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
 - 暴走族等対策の推進
- 8 **救助・救急活動の充実**＜保健福祉局、消防局、教育委員会＞
- 救助・救急体制の整備
 - 救急医療体制の整備
 - 救急関係機関の協力関係の確保等
- 9 **被害者支援の充実と推進**＜福岡運輸支局、福岡県警察、市長室、市民局、保健福祉局＞
- 自動車損害賠償保障制度の周知等
 - 損害賠償の請求についての援助等
 - 交通事故被害者等支援の充実強化
- 10 **道路交通事故要因の総合的な調査分析の推進**＜福岡県警察＞

第2章 鉄道交通の安全＜九州運輸局、福岡管区气象台、消防局、交通局＞

第2節 講じようとする施策

- 1 鉄道交通環境の整備
- 2 鉄道交通の安全に関する知識の普及
- 3 鉄道の安全な運行の確保
- 4 鉄道車両の安全性の確保
- 5 救助・救急活動の充実

第3章 踏切道における交通の安全＜九州運輸局、福岡県警察、道路下水道局＞

第2節 講じようとする施策

- 1 踏切道の立体交差化、構造の改良及び歩行者等立体横断施設の整備の促進
- 2 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施
- 3 踏切道の統廃合の促進
- 4 その他踏切道の交通の安全と円滑化等を図るための措置

第 11 次福岡市交通安全計画 (案)

～交通事故のない社会を目指して～

令和 4 年 1 月

福岡市交通安全対策会議

目 次

計画の基本理念	1
第1章 道路交通の安全	5
第1節 道路交通の安全についての目標	5
1 道路交通事故の現状	5
2 道路交通事故の今後の見通し	9
3 今後の道路交通安全対策を考える視点	9
〈重視すべき視点〉	9
(1) 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上	9
(2) 高齢者及び子どもの安全確保	10
(3) 生活道路における安全確保	11
(4) 飲酒運転の撲滅	11
(5) 先端技術の活用推進	12
(6) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進	12
(7) 地域が一体となった交通安全対策の推進	12
4 第11次福岡市交通安全計画における目標	13
第2節 講じようとする施策	14
1 飲酒運転の撲滅	14
(1) 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	14
(2) 飲酒運転取締りの強化	14
(3) 運転者教育等の充実	14
(4) 自動車運送事業者に対する指導監督の充実等	15
2 自転車安全利用の推進	16
(1) 自転車利用環境の総合的整備	16
(2) 交通安全教育及び指導・啓発	16
(3) 自転車の安全性の確保	18
(4) 自転車利用者に対する交通指導取締りの推進	18
(5) 「福岡市自転車の安全利用に関する条例」等の周知	18
3 道路交通環境の整備	19
(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	19
(2) 高規格幹線道路等の更なる活用促進による生活道路との機能分化	21
(3) 幹線道路における交通安全対策の推進	21
(4) 交通安全施設等の整備事業の推進	24
(5) 高齢者等の移動手段の確保	25
(6) 歩行空間のユニバーサルデザイン化	25
(7) 無電柱化の推進	25

(8)	効果的な交通規制の推進	25
(9)	高度道路交通システムの活用	26
(10)	交通マネジメントの推進	27
(11)	災害に備えた道路交通環境の整備	27
(12)	総合的な駐車対策の推進	27
(13)	道路交通情報の充実	28
(14)	交通安全に寄与する道路交通環境の整備	29
4	交通安全思想の普及徹底	31
(1)	段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	32
(2)	効果的な交通安全教育の推進	36
(3)	交通安全に関する普及啓発活動の推進	36
(4)	交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進	39
(5)	地域における交通安全活動への参加・共働の推進	39
5	安全運転の確保	40
(1)	運転者教育等の充実	40
(2)	運転免許業務の改善	42
(3)	安全運転管理の推進	42
(4)	事業用自動車の安全プラン等に基づく安全対策の推進	42
(5)	交通労働災害の防止等	44
(6)	道路交通に関連する情報の充実	45
6	車両の安全性の確保	46
(1)	先進安全自動車（ＡＳＶ）の普及の促進等	46
(2)	自動車アセスメント情報の提供等	46
(3)	自動車の検査及び点検整備の充実	46
(4)	リコール制度の充実・強化	48
7	道路交通秩序の維持	49
(1)	交通指導取締りの強化等	49
(2)	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	50
(3)	暴走族等対策の推進	50
8	救助・救急活動の充実	52
(1)	救助・救急体制の整備	52
(2)	救急医療体制の整備	53
(3)	救急関係機関の協力関係の確保等	53
9	被害者支援の充実と推進	54
(1)	自動車損害賠償保障制度の周知等	54
(2)	損害賠償の請求についての援助等	54
(3)	交通事故被害者等支援の充実強化	55
10	道路交通事故要因の総合的な調査分析の推進	56

第2章	鉄道交通の安全	57
第1節	鉄道事故のない社会を目指して	57
第2節	講じようとする施策	57
1	鉄道交通環境の整備	57
(1)	鉄道施設等の安全性の向上	57
(2)	運転保安設備等の整備	57
2	鉄道交通の安全に関する知識の普及	57
3	鉄道の安全な運行の確保	58
(1)	安全上のトラブル情報の共有・活用	58
(2)	気象情報等の充実	58
(3)	大規模な事故等が発生した場合の適切な対応	58
(4)	計画運休への取組み	58
4	鉄道車両の安全性の確保	59
5	救助・救急活動の充実	59
第3章	踏切道における交通の安全	60
第1節	踏切事故のない社会を目指して	60
第2節	講じようとする施策	60
1	踏切道の立体交差化、構造の改良及び歩行者等立体横断施設の整備の促進	60
2	踏切保安設備の整備及び交通規制の実施	60
3	踏切道の統廃合の促進	61
4	その他踏切道の交通の安全と円滑化等を図るための措置	61
	[用 語 集]	62

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・50年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期と比較して、約8分の1まで減少させるなどの成果を上げてきました。

一方、依然として、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。）となる方がいます。近年においては、未就学児を始めとする子どもが関連する交通事故や高齢運転者による交通事故が全国的に相次いで発生しています。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、一層求められています。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積極的に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社会の実現を目指します。

【交通事故のない社会を目指して】

安全で安心して暮らすことができ、移動することができる社会を実現することが重要です。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、交通安全の確保は、みんながやさしい、みんなにやさしい「ユニバーサル都市・福岡*」の実現をめざしてまちづくりを進めている福岡市にとって重要な要素です。

人命尊重の理念に基づき、交通事故のない社会を目指すことを再認識し、交通安全対策基本法制定後半世紀を経た今、改めて交通事故被害者等の存在に思いを致し、誰一人取り残さないというSDGs*の理念を踏まえ、交通事故を起こさない、起こさせないという誓いの下、悲惨な交通事故の根絶に向けて、不断の取組みを続けていきます。

【人優先の交通安全思想】

弱い立場にある人への配慮や思いやりがなければ、「ユニバーサル都市・福岡*」の実現は叶うべくもありません。交通社会においては、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、高齢者、障がいのある人、子どもなどのいわゆる交通弱者の安全を一層確保することが必要です。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ります。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ています。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必要があります。

【高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築】

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、喫緊の課題です。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ります。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ます。

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必要です。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、年齢や障がい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します。

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します。

具体的には、交通社会を構成する「人間」、車両等の「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3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、強力に推進します。

(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、資格制度の強化、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ものとします。また、交通社会に参加する市民一人ひとりが、自ら安全で安心な交通社会を構築していこうとする前向きな意識を持つようになることが極めて重要であることから、交通安全に関する教育、普及啓発活動を充実させます。

(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します。

(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ものとします。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や鉄道等の交通機関との分離を図るなどにより、混合交通に起因する接触の危険を排除する施策を充実させるものとします。特に、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す。

なお、これらの施策を推進する際には、高齢化や国際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します。

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り組みが必要です。

(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ます。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の取り組みが進められています。

先進技術の導入にあたっては、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ますが、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す。

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ります。

(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っており、確実に交通安全対策を推進し、そのために、安全に関わる関係機関はもとより、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す。

(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・間接の影響により、様々な課題や制約が生じているほか、市民のライフスタイルや交通行動への影響も認められます。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します。

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ります。

加えて、将来的には、Society5.0*の実現を視野に、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す。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ります。

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、必要な研究開発の推進を図るものとします。

(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ります。また、犯罪被害者等基本法（平成 16 年法律第 161 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更なる充実を図るものとします。

(3) 市民参加・共働型の交通安全活動の推進

交通事故を防止するためには、地域や交通事業者、NPO*、市民団体等（以下「地域等」という。）がそれぞれの特性にあった交通安全活動を主体的かつ積極的に行うことが重要です。

そのためにも、地域等と行政、関係機関・団体が連携し、各施策の計画段階からの市民参加や、地域等が自ら行う交通安全啓発事業を推進するなど、市民参加・共働型の交通安全活動を推進します。

(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・改善するよう促します。

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み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ます。

※ 本文中の* で表示している注記については、巻末の用語集を御参照ください。

第1章 道路交通安全

第1節 道路交通安全についての目標

1 道路交通事故の現状

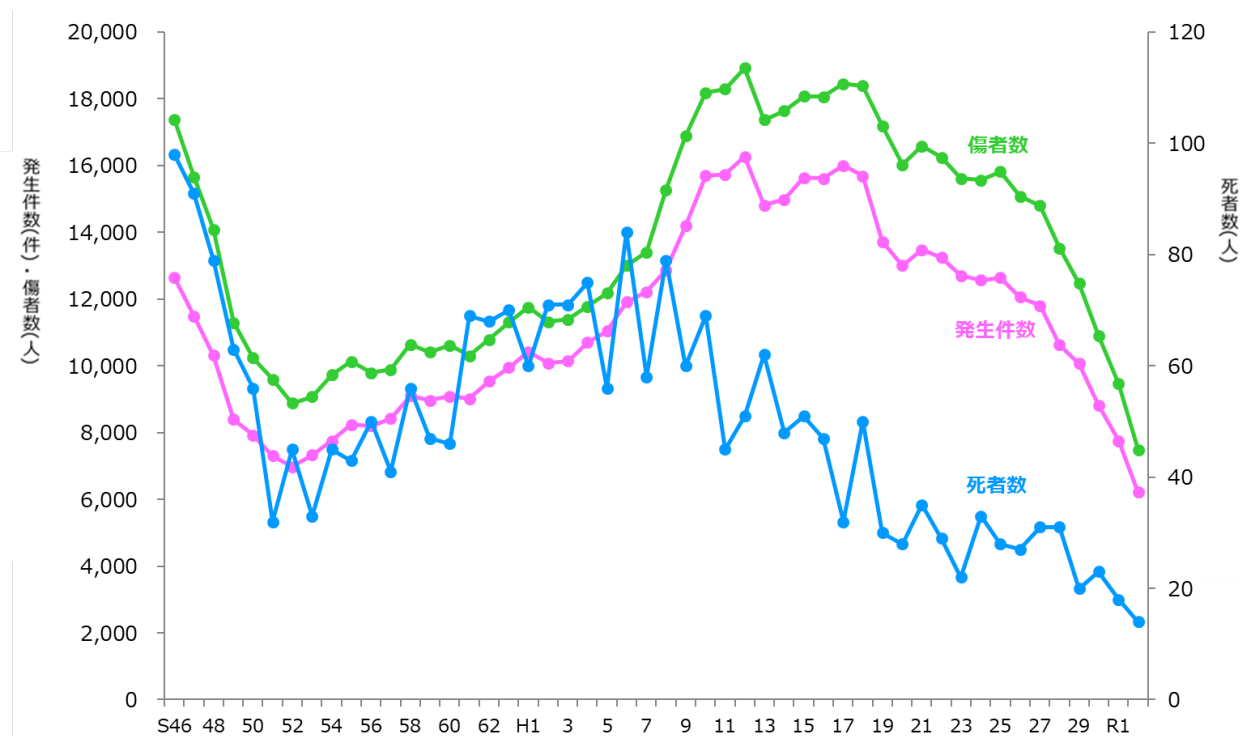
福岡市における交通事故による年間死者数は、近年 20 人前後で推移しており、令和 2 年は 14 人となっています。また、発生件数については、近年減少傾向にあり、令和 2 年には 6,213 件となっています。

第 10 次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 20 人以下、年間の交通事故発生件数を 9,500 件以下にする。」という抑止目標については、死者数・発生件数ともに達成しました。

飲酒運転による交通事故発生件数は、平成 26・27 年は増加しましたが、平成 28 年以降に減少傾向となり、令和 2 年は前年を 8 件下回る 31 件となったものの、飲酒運転の撲滅（ゼロ）には未だに至っておらず、緊急に対応すべき課題となっています。

また、自転車関連の交通事故発生件数は、令和 2 年は前年を 331 件下回る 1,439 件と減少傾向にあります。しかし、全体の交通事故発生件数の 2 割強を占めており、県や全国に比べると、高い割合で発生していることから、自転車安全利用を推進していくことが福岡市の道路交通安全の実現を図る上で大きな課題となっています。

過去の交通事故発生状況の推移（福岡市）



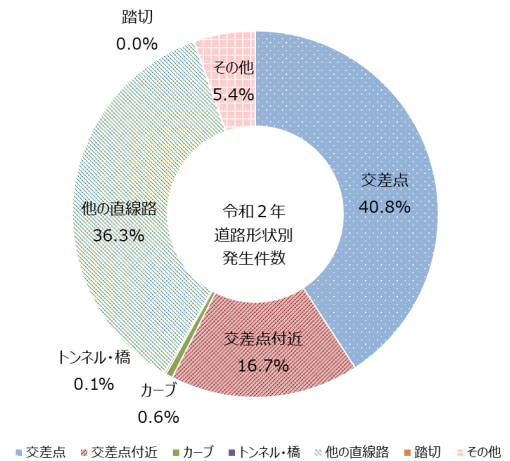
年	S46	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
発生件数	12,643	12,700	12,568	12,643	12,065	11,810	10,633	10,072	8,821	7,758	6,213
死者数	98	22	33	28	27	31	31	20	23	18	14
傷者数	17,375	15,609	15,567	15,825	15,081	14,804	13,522	12,477	10,912	9,466	7,483

福岡市の第10次計画期間中（平成28年～令和2年）の交通事故の特徴は、以下のとおりとなっています。

- ①交通事故の発生件数を道路形状別で見ると、交差点及び交差点付近の割合が、全交通事故の57.5%を占めており、事故原因を違反別に見ると、脇見運転等による事故の割合が全体の67.2%を占めています。

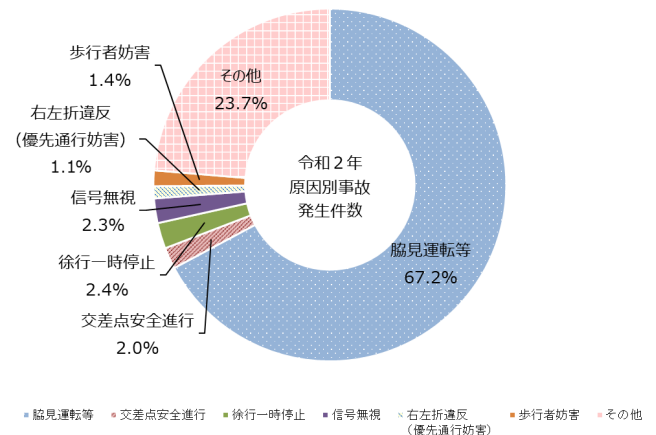
令和2年の道路形状別交通事故発生件数（福岡市）

道路形状	発生件数
交差点	2,536
交差点付近	1,037
カーブ	38
トンネル・橋	9
他の直線路	2,254
踏切	2
その他	337
合計	6,213



令和2年の事故原因別交通事故発生件数（福岡市）

区分	発生件数
脇見運転等※	4,175
交差点安全進行	122
徐行一時停止	147
信号無視	140
右左折違反	69
歩行者妨害	89
その他	1,471
合計	6,213



※脇見運転、漫然運転、動静不注視、前方左右安全不確認

- ②高齢者が関連する交通事故が全交通事故の4分の1程度を占めており、高齢者の死者数が全死者数の約半数を占めています。

過去5年間の高齢者関連事故状況の推移（福岡市）

年	発生件数	全件数比率	死者数	全死者数比率
H28	2,650	24.9	11	35.5
H29	2,553	25.3	12	60.0
H30	2,302	26.1	14	60.9
R1	2,071	26.7	9	50.0
R2	1,647	26.5	9	64.3

- ③交通事故発生件数が減少傾向にある中で、高齢運転者の交通事故件数も減少傾向にありますが、全交通事故発生件数に占める割合は増加傾向にあります。

過去5年間の高齢運転者による事故状況の推移（福岡市）

年	発生件数	全件数 比率	高齢者人口	高齢免許人口
H28	1,664	15.6	325,963	141,323
H29	1,658	16.5	334,910	146,919
H30	1,484	16.8	343,182	152,523
R1	1,375	17.7	349,999	155,378
R2	1,111	17.9	354,548	157,938

- ④自転車関連事故件数は減少傾向にあるものの、県や全国に比べると、人口10万人当たりの発生件数は、高くなっています。
- ⑤福岡市内で発生している自転車関連事故の割合が、福岡県内で発生している自転車関連事故の43.9%となっており、交通事故発生件数に占める割合は23.2%と県下平均（15.3%）と比較すると高い傾向にあります。

過去5年間の自転車関連事故状況の推移（福岡市、福岡県）

年	福岡市			福岡県	
	発生件数	全件数 比率	県下発生 件数比率	発生件数	全件数 比率
H28	2,246	21.1	43.8	5,131	13.8
H29	2,271	22.5	44.8	5,074	14.6
H30	1,859	21.1	42.4	4,383	14.0
R1	1,770	22.8	43.5	4,068	15.1
R2	1,439	23.2	43.9	3,280	15.3

令和2年交通事故・自転車関連事故発生件数（福岡市、福岡県、全国）

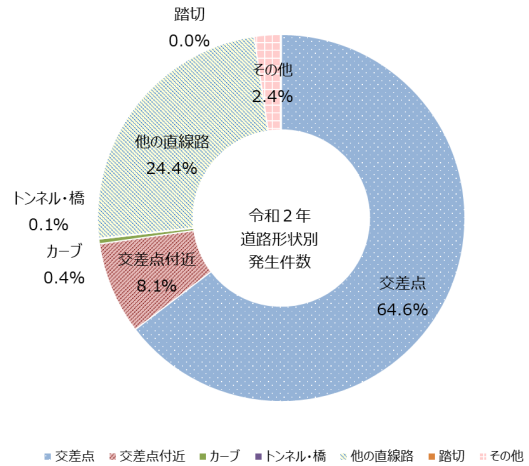
	全交通事故件数		自転車関連事故件数 (第一当事者、または第二当事者が自転車)	
	発生件数	人口10万人 当たり発生件数	発生件数	人口10万人 当たり発生件数
福岡市	6,213	390.10	1,439	90.35
福岡県	21,495	420.64	3,280	64.19
全国	309,178	245.05	67,673	53.64

※人口は令和元年10月1日現在の推計人口

⑥自転車関連事故の発生状況を道路形状別で見ると、交差点及び交差点付近の割合が72.8%と高くなっています。

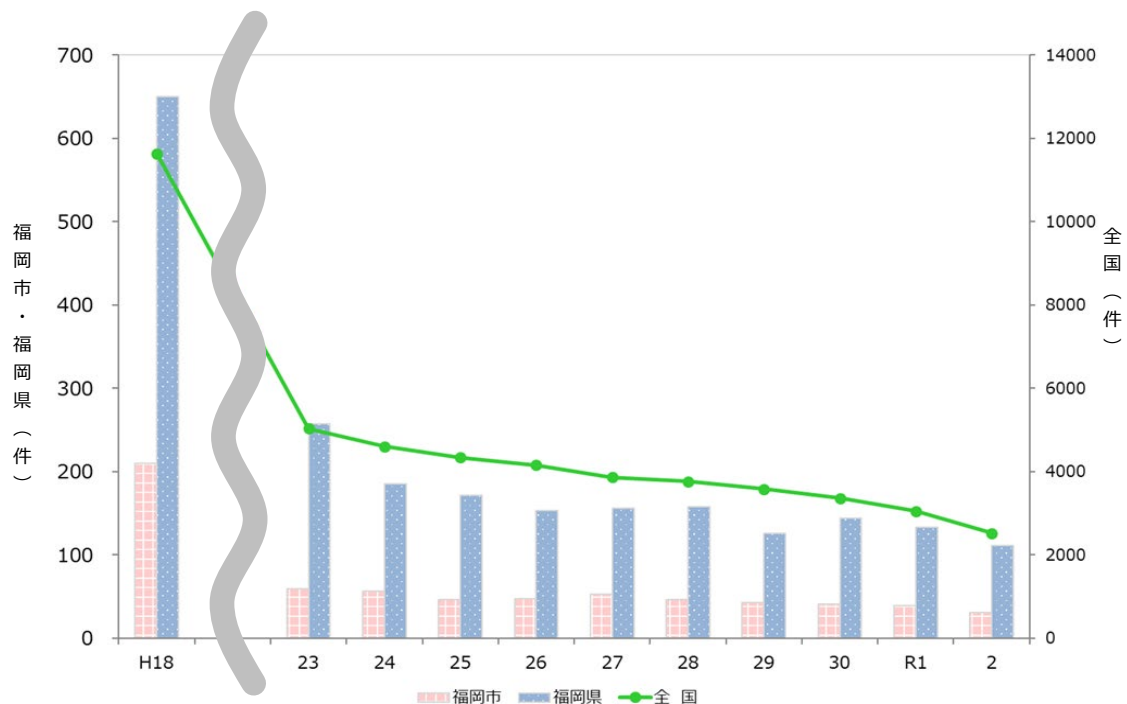
令和2年の道路形状別自転車関連事故発生件数（福岡市）

道路形状	発生件数
交差点	930
交差点付近	117
カーブ	6
トンネル・橋	1
他の直線路	351
踏切	0
その他	34
合計	1,439



⑦飲酒運転による交通事故が、平成28年から減少に転じていますが、年間で30件以上の飲酒運転による交通事故が発生しています。

過去10年間の飲酒運転による交通事故件数の推移（福岡市、福岡県、全国）



年	H18	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
福岡市	210	59	56	46	47	53	46	43	41	39	31
福岡県	650	257	185	171	153	156	158	126	144	133	111
全国	11,627	5,030	4,605	4,334	4,155	3,864	3,757	3,582	3,355	3,047	2,522

2 道路交通事故の今後の見通し

道路交通を取り巻く状況は、経済社会情勢の動向に伴い今後複雑に変化すると見込まれ、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ます。

また、今後、高齢者人口・高齢運転免許保有者数がともに増加が予想されることから、高齢者が関連する交通事故の増加が予測されます。

3 今後の道路交通安全対策を考える視点

令和2年中の交通事故死者数は14人と、減少傾向にあり、発生件数は7年連続で減少しました。

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ついては、近年における交通事故の発生件数、死者数及び傷者数の減少を鑑みると、一定の効果があったものと考えられます。

このため、従来の交通安全対策を基本としつつ、社会経済情勢や交通情勢、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、有効と見込まれる施策を推進します。

飲酒運転による交通事故について、平成28年以降減少傾向ではありますが、令和2年は31件発生しており、憂慮すべき事態と言わざるを得ません。

また、市民の健康意識の高まりとともに、近年、自転車が通勤・通学・業務などの日常利用だけでなく、シェアサイクルの普及や観光・スポーツ分野などでも幅広く活用されていますが、自転車関連事故件数は減少傾向にあるものの、県や全国と比べると高い割合で発生しており、自転車の交通事故情勢は憂慮すべき事態にあります。

加えて、高齢者の状態別死者数を見ると、歩行中が9人と最も多く、交通事故死者数全体の64.3%を占めています。

さらに近年では、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なっており、スマートフォン等の普及に伴い、運転中や歩行中、自転車乗車中の操作による危険性も指摘されています。

これらの、福岡市の道路交通安全の実現を図る上で緊急に対応すべき課題があるため、本計画期間中の福岡市における道路交通安全対策の特に重視する対策と位置づけ、あらゆる方面からその対策を推進することとします。

このような観点から、①飲酒運転の撲滅、②自転車安全利用の推進、③道路交通環境の整備、④交通安全思想の普及徹底、⑤安全運転の確保、⑥車両の安全性の確保、⑦道路交通秩序の維持、⑧救助・救急活動の充実、⑨被害者支援の充実と推進、⑩道路交通事故要因の総合的な調査分析の推進といった10の柱により、交通安全対策を実施します。

その際、今後の交通安全対策については、次のような点を重視しつつ、対策を講じていくこととします。

〈重視すべき視点〉

(1) 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、横断歩道において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ません。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ります。

人優先の考えの下、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、通学路、生活道路、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します。

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ります。

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つけること等、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します。

また、自転車については、自動車に衝突された場合には被害を受ける反面、歩行者等に衝突した場合には加害者となるため、ヘルメット着用の促進、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します。

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ます。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、自転車交通のあり方等を含め、まちづくり等の観点にも配慮する必要があります。

あわせて、自転車の違法駐輪は以前と比べて大幅に減少しているものの、未だに一定程度見受けられるため、今後も引き続き、違法駐輪の防止を推進します。

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を背景として、交通ルールやマナーに違反する行動が多いことから、交通安全教育等の充実を図るほか、街頭における指導啓発活動を積極的に推進するなど、自転車利用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ります。

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します。

このような視点を念頭に置き、「自転車活用推進計画（令和3年3月）」や平成25年4月に施行した「福岡市自転車の安全利用に関する条例」（平成24年12月27日福岡市条例第81号。以下、「自転車条例」という。）等を踏まえ、自転車安全利用の確保に向けた対策を総合的に推進します。

（２）高齢者及び子どもの安全確保

高齢者の年間死者数は、10人程度で推移しており、令和2年は9人であり、交通事故死者数全体の64.3%を占めるなど、高い水準となっています。

高齢者については、主として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します。

高齢者が歩行及び自転車等を交通手段として利用する場合については、歩道の整備や生活道路の対策、高齢者の特性を踏まえた交通安全教育や見守り活動などのほか、多様な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ます。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します。

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ります。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ります。

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ます。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・安心な歩行空間の整備を積極的に推進します。また、子ども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どもを見守っていくための取組みも充実させていく必要があります。

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じます。

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、施行の際には、関係機関等と連携して、施行内容の周知に努めます。

（3）生活道路における安全確保

生活道路においては、高齢者、障がいのある人、子どもを含む全ての歩行者や自転車が安全で安心して通行できる環境を確保し、交通事故を減少させていかなければなりません。生活道路における交通事故件数は、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死亡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ます。

生活道路の安全対策については、ゾーン30の設定の進展に加え、物理的デバイスのハンプ*等が普及段階を迎えています。引き続き、自動車の速度抑制を図るための道路交通環境の整備を進めるほか、可搬式速度違反自動取締装置を効果的に運用するなど、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ります。

また、生活道路における各種対策を実施していく上では、対策の着手段階からの一貫した住民の関わりが重要であり、地域の専門家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ります。

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します。

（4）飲酒運転の撲滅

平成18年8月に海の中道大橋において発生し、3名の幼児が犠牲となった飲酒運転による交通事故を契機として、市民の飲酒運転撲滅に向けた気運が高まり、地域や市民団体、NPO*、事業者、行政、警察などの関係機関・団体により、飲酒運転撲滅大会の開催を始めとして様々な飲酒運転撲滅の取組みが行われてきました。

また、平成19年には、刑法改正による自動車運転過失致死傷罪新設や、道路交通法改正による飲酒運転者への罰則強化、酒類提供者などの飲酒運転周辺者に対する罰則の新設が図られるなど、飲酒運転に関する厳罰化が図られた結果、市内の飲酒運転による交通事故は大幅に減少するに至りま

した。

しかしながら、平成 21 年には飲酒運転による交通事故が増加に転じ、平成 18 年の死亡事故の教訓の風化や飲酒運転撲滅に向けた気運の減退が危惧される事態になりました。

その後、平成 23 年 2 月に粕屋町で高校生 2 名が犠牲となった飲酒運転による交通事故や平成 24 年 4 月の「福岡県飲酒運転撲滅運動の推進に関する条例」（平成 24 年福岡県条例第 1 号。以下「県飲酒運転撲滅条例」という。）施行後も増減を繰り返し、平成 28 年以降は減少が続いているものの、飲酒運転の撲滅（ゼロ）には未だに至っておりません。

飲酒運転撲滅の誓いの下、様々な主体により飲酒運転撲滅の取組みが強力に推進され、罰則の強化が図られてきたにもかかわらず、飲酒運転による交通事故が無くなっていないことは憂慮すべきことです。

このため、地域や市民団体、NPO*、事業者、行政、警察などの関係機関・団体がより緊密に連携を図り、令和 2 年 6 月の県飲酒運転撲滅条例の一部改正による取組みの強化、更なる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、飲酒運転取締りの強化、運転者教育等の充実など、誓いを新たにして不断の取組みを強力に推進します。

（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ます。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ます。

技術の発展については、車両分野に留まらず、例えば、交通事故が発生した場合にいち早く救助・救急を行えるシステムなど、技術発展を踏まえたシステムを導入推進します。また、少子高齢化等により、職業運転手等の人手不足が深刻化している中で、先端技術の活用により、人手不足を解決しつつ、安全の確保を実現していきます。

（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ました。

今後も、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きます。また、交通情勢の変化を的確に踏まえた取組みを推進します。

（７）地域が一体となった交通安全対策の推進

福岡市には多様な地域特性があり、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、関係機関・団体、市民等の共働により、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ります。

このため、地域の実情を知悉した専門家の知見を、地域の取組みに活かすとともに、地域住民の交通安全対策への関心を高め、交通事故の発生場所や発生形態など事故特性に応じた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ます。

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ます。

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します。

4 第11次福岡市交通安全計画における目標

(1)交通事故死者数及び交通事故発生件数	
令和7年までに、	
年間の交通事故死者数	<u>11人以下</u>
年間の交通事故発生件数	<u>5,700件以下</u>
に減少させることを目指します。	
(2)自転車事故発生件数	
令和7年までに、	
年間の自転車事故発生件数	<u>1,300件以下</u>
に減少させることを目指します。	
(3)飲酒運転による交通事故	
不断の取組みを進め、飲酒運転の撲滅（ゼロ）を目指します。	

【各区の目標（交通事故発生件数）】

	福岡市	東 区	博多区	中央区	南 区	城南区	早良区	西 区
目 標	5,700 以下	1,070 以下	1,300 以下	880 以下	900 以下	320 以下	550 以下	680 以下

第2節 講じようとする施策

1 飲酒運転の撲滅

(1) 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

地域や市民団体、NPO*、事業者、行政、警察などとの連携の下、飲酒運転の危険性・悪質性やその代償を理解してもらうための交通安全教育、街頭キャンペーン等による広報啓発を引き続き推進するとともに、地域や市民団体、NPO*、事業者による自主的な取組みを支援し、官民が一体となった運動を推進します。

飲酒運転による悲惨な交通事故の教訓を風化させず、全市を挙げて飲酒運転撲滅の気運を一層高めていくため、地域や市民団体、NPO*、事業者、行政、警察などとの連携の下、毎年8月25日を中心に飲酒運転撲滅の啓発活動を行います。

また、飲酒運転による悲惨な事故のない、安全で安心して暮らせる社会の実現に向け、「飲酒運転はしない、させない、絶対許さない、そして見逃さない。」という市民意識の確立を図るとともに、飲酒運転を見掛けた際の通報義務について更なる周知を図ります。

さらに、四季の交通安全運動において、飲酒運転の撲滅を重点目標の一つと定めるなど、様々な機会や広報媒体を通して飲酒運転の危険性を広く周知するとともに、毎月25日の「飲酒運転撲滅の日」を中心に飲酒運転撲滅の啓発活動を行います。

事業者や飲酒店営業者に対しては、「飲酒運転撲滅宣言企業」や「飲酒運転撲滅宣言の店*」の登録を促進・拡充するとともに、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、駐車場関係者等とも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撲滅の取組みを更に進めます。

平成24年4月に県飲酒運転撲滅条例が制定され、違反者にアルコール依存症に関する受診等が義務付けられたほか、通勤・通学途上の違反については公安委員会から通勤先又は通学先である事業者にもその旨を通知する規定などが設けられています。また、令和2年の条例改正により、飲酒運転に係る通報の義務化や事業者の責務等の強化等が規定されています。様々な機会を捉え、県飲酒運転撲滅条例の周知を図り、飲酒運転撲滅を推進します。

(2) 飲酒運転取締りの強化

飲酒運転者については、取締りの強化により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、飲酒運転撲滅に向けた取組みを推進します。

(3) 運転者教育等の充実

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に努めます。

特に、飲酒運転を防止する観点から、飲酒取消処分者講習の確実な実施や飲酒学級の充実に努めます。また、飲酒運転がなくならない背景に、常習飲酒者、多量飲酒者、アルコール依存症の問題があることが指摘されていることを踏まえ、保健所など関係機関・団体との連携の下、様々な機会を捉え常習飲酒運転者やその家族に対する指導・支援及び啓発を推進します。

(4) 自動車運送事業者に対する指導監督の充実等

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は厳格化された基準に基づき厳正な処分を行います。

また、点呼時における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、自動車運送事業者における飲酒運転ゼロを目指します。

2 自転車安全利用の推進

福岡市では、自転車利用者の増加や自転車事故の情勢、自転車マナー向上を求める市民の意見等を背景として、平成 25 年 4 月 1 日に自転車条例を施行しました。

自転車条例では、自転車の安全利用の推進及び促進に関し、市、市民等、自転車利用者、保護者等、自動車等の運転者、事業者、自転車販売業者等及び学校の長の責務を規定するとともに、市の施策として、自転車の安全利用に関する教育及び啓発、押し歩き推進区間の指定、自転車安全利用指導員及び推進員、灯火の備付け等の促進、道路環境の整備、自転車安全利用の日などを規定しています。

また、自転車利用者が加害者となる事故において、加害者側に高額な損害賠償を命じる事例が全国的にも相次いでいることなどを踏まえ、被害者救済の観点から、自転車条例を一部改正し、自転車損害賠償保険等への加入を義務化しました。(令和 2 年 10 月 1 日施行)

この自転車条例や自転車活用推進計画(令和 3 年 3 月)等を踏まえ、自転車安全利用の確保に関わる施策を総合的に推進します。

(1) 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(自転車条例第 18 条)

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、有効な都市交通手段の 1 つである自転車の利用を促進するため、歩行者・自転車・自動車の適切な分離を図り、安全で快適な自転車利用環境を創出する取組みを推進します。

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します。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します。

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します。

イ 自転車等の駐車対策の推進

自転車の違法駐輪は、自転車駐輪場の整備や福岡市自転車の放置防止に関する条例(昭和 60 年福岡市条例第 28 号)に基づく放置自転車の撤去、行政や地域、エリアマネジメント団体等が連携した啓発活動等により、以前と比べて大幅に減少しているものの、未だに一定程度見受けられます。

今後も引き続き、行政と地域、警察、自転車対策協議会、エリアマネジメント団体等が連携した利用者への交通ルールやマナーの啓発活動の実施や利用しやすい駐輪場の設置など、違法駐輪の防止を推進します。

特に、「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。)に基づく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、障がい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、関係機関・団体が連携した広報啓発活動等の違法駐車を防止する取組み及び自転車駐輪場等の整備を重点的に推進します。

(2) 交通安全教育及び指導・啓発

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してもらいます。

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ますが、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ります。

また、四季の交通安全運動においては自転車の安全利用を重点目標の一つと定め、様々な機会を捉えて自転車安全利用に関する交通安全教育及び指導・啓発の取組みを充実させます。

ア 交通安全教育の推進（自転車条例第4条、第7条、第11条、第13条）

- (ア) 交通安全教育の一環で自転車の交通ルールやマナーを学ぶ機会を取り入れていくことを推進し、小・中学校等で自転車教室の実施を推進します。
- (イ) 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に対する自転車教室の充実を図ります。
- (ウ) 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、自転車事故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します。
- (エ) 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し、自転車教室の実施を推進します。

イ 指導・啓発の推進（自転車条例第15条、第16条、第19条）

- (ア) 天神・大名地区や博多駅周辺地区等の都心部において、自転車安全利用指導員を配置し、自転車の安全利用の指導・啓発を実施し、交通ルールやマナーについての周知を図ります。
- (イ) 自転車の交通ルールを学ぶ場を提供するために、関係機関・団体、地域、NPO*、企業、エリアマネジメント団体等と連携し、出前講座や自転車教室の開催、街頭指導及び広報啓発活動を実施するとともに、地域における指導体制の構築を推進します。
- (ウ) 自転車に関連する交通事故や自転車による迷惑行為を防止するため、「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ります。特に、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、イヤホン等を使用しての乗車の危険性等についての周知徹底を図ります。
- (エ) 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ります。
- (オ) 薄暮から夜間の時間帯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を図ります。
- (カ) 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周知するほか、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周知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促進します。
- (キ) 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します。

(ク) 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みの働き掛け、自転車配達員への街頭における指導啓発を実施します。

(3) 自転車の安全性の確保（自転車条例第6条、第7条、第9条、第10条、第17条）

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します。近年、自転車利用者が加害者となる事故に関し、高額な賠償命令が出されるケースもあるため、被害者救済の観点から令和2年10月1日に自転車損害賠償保険等への加入義務化したことを踏まえ、市民の損害賠償責任保険等への加入を促進します。

また、薄暮から夜間の時間帯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、自転車の被視認性の向上を図ります。

(4) 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します。

また、自転車運転者講習制度を適切に運用し、自転車利用者のルールに対する遵法意識を醸成します。

(5) 「福岡市自転車の安全利用に関する条例」等の周知

様々な機会を捉え、本条例の周知を図り、自転車の安全利用を推進します。

ア 自転車損害賠償保険等への加入義務化（自転車条例第6条、第7条、第10条）

被害者救済の観点から令和2年10月1日に自転車損害賠償保険等への加入を義務化したことを踏まえ、市民の損害賠償責任保険等への加入を促進します。

イ 押し歩き推進区間の指定（自転車条例第14条）

渡辺通り西側歩道の天神交差点から渡辺通四丁目交差点までの約400mを平日は8時から19時まで、土・日・祝日は10時から19時まで「押し歩き推進区間」として指定しており、自転車安全利用指導員による指導・啓発を実施します。

ウ 自転車安全利用推進員の委嘱（自転車条例第16条）

地域や学校等において自転車の安全利用に関する教育及び啓発を行うとともに、自転車利用者に対し、必要な指導を行うボランティア「自転車安全利用推進員」を委嘱します。この自転車安全利用推進員に対する支援を行い、活動を促進します。

エ 自転車安全利用の日の制定（自転車条例第19条）

自転車の安全利用について市民等の関心と理解を深めるため、毎月8日を「自転車安全利用の日」と定め、市内各所において街頭啓発キャンペーン等を実施し、自転車安全利用五則をはじめとする自転車の交通ルールの周知徹底を図ります。

3 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、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たところであり、いずれの道路においても一定の交通事故抑止効果が確認されています。

しかし、歩行中の死者数の割合が高く、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みます。

また、少子高齢化が一層進展する中で、子どもを交通事故から守り、高齢者や障がいのある人が安全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ものとします。

そのほか、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）の普及等を推進します。

（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ず、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す。

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

ア 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、市や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、子どもや高齢者等が安心して通行できる道路空間の確保を図ります。

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等を実施する「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の実施、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設置のほか、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します。また、バリアフリー法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、視覚障がい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通行する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します。

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します。

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、ハンプ*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プ*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実施します。

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します。

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、国、自治体、地域住民等が連携して効果的・効率的に対策を実施します。

イ 通学路等における交通安全対策の推進

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、「通学路交通安全対策プログラム」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みを支援するとともに、未就学児を中心に子どもが日常的に集団で移動する経路の緊急安全点検等の結果を踏まえ、道路交通実態に応じ、教育委員会、学校、市、道路管理者、警察、保育所等の対象施設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します。

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・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、ハンプ*・狭さく等の設置、路側のカラー化、防護柵等の設置、自転車道・自転車通行帯・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します。

ウ 高齢者、障がいのある人等の安全に資する歩行空間等の整備

(ア) 高齢者や障がいのある人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が確保された幅の広い歩道等を整備します。このほか、歩道の段差・傾斜・勾配の改善、エスコートゾーン*、昇降装置付立体横断施設、歩行者用休憩施設、自転車駐輪場、障がいのある人用の駐車マス等を有する自動車駐車場、音響式信号機、高度化P I C S *や歩車分離式信号等のバリアフリー対応型信号機等の整備を必要に応じ推進します。あわせて、高齢者、障がい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します。

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確保します。

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

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ります。

さらに、視覚障がい者誘導用ブロック、歩行者用の案内標識、バリアフリーマップ*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します。

- (4) 横断歩道、バス停留所付近等悪質性、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とともに、高齢者、障がい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がい者誘導用ブロック上等の違法駐車についても積極的な取締りを推進します。

(2) 高規格幹線道路等の更なる活用促進による生活道路との機能分化

高規格幹線道路*等から生活道路に至る道路ネットワークを体系的に整備し、道路の適切な機能分化を推進します。

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の排除など、人優先の道路交通を形成します。

(3) 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します。

また、高規格幹線道路*等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します。さらに、一般道路に比べて安全性が高い高規格幹線道路*等の利用促進を図ります。

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、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）」を推進します。

- (ア) 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、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します。
- (イ) 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・実施します。
- (ウ) 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します。

イ 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

します。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します。

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の交通規制について見直しを行い、その適正化を図ります。

また、新規供用の高規格幹線道路*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、既供用の高規格幹線道路*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します。

エ 重大交通事故の再発防止

社会的影響の大きい重大交通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ります。

オ 適切に機能分担された道路網の整備

- (ア) 高規格幹線道路*等から生活道路に至るネットワークを体系的に整備するとともに、歩道や自転車道等の整備を積極的に推進し、歩行者、自転車、自動車等の異種交通の分離を図ります。
- (イ) 一般道路に比較して死傷事故率が低く安全性の高い高規格幹線道路*等の整備やインターチェンジの増設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ます。
- (ウ) 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します。
- (エ) 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、ハンプ*・狭さく等による車両速度および通過交通の抑制等の整備を総合的に実施します。
- (オ) 市民のニーズに応じた効率的な輸送体系を確立し、道路混雑の解消等円滑な交通流が確保された良好な交通環境を形成するため、道路交通、鉄道、海運、航空等複数の交通機関の連携を図るマルチモーダル*施策を推進し、鉄道駅等の交通結節点、空港、港湾の交通拠点へのアクセス道路の整備等を実施します。

カ 高規格幹線道路等における交通事故防止対策の推進

高規格幹線道路*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

ります。

(ア) 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、夜間等の交通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、高機能舗装の整備等を重点的に実施します。

逆走及び歩行者、自転車等の立入り事案による重大事故防止のため、標識や路面表示等による対策の拡充に加え、産学官が連携した新しい技術として、錯視効果を応用した路面表示やセンサーによる検知・警告設備等の対策を実施するとともに、画像認識技術を活用した路車連携技術の開発等を推進します。

渋滞区間における追突事故防止を図るため、臨時情報板を含む情報板の効果的な活用を推進するほか、後尾警戒車等により渋滞最後尾付近の警戒を行います。

(イ) 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等を推進します。

(ウ) 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します。

キ 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します。

(ア) 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プ*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します。

(イ) 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します。

(ウ) 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ります。

(エ) 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します。

(オ) 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、ペDESTリアンデッキ*、交通広場等の総合的な整備を図ります。

(カ) 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します。

ク 交通安全施設等の高度化

- (ア) 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します。
- (イ) 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)の整備を推進します。

(4) 交通安全施設等の整備事業の推進

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、交通事故実態の調査・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ります。

ア 交通安全施設等の戦略的維持管理

警察では、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します。特に、信号機については、真に必要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、退色、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います。

イ 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・安心な歩行空間の確保を図ります。

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ります。

ウ 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します。

この際、交通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します。

エ 交通円滑化対策の推進

交通安全に資するため、交差点の立体化、開かずの踏切の解消、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とともに、自動車からの二酸化炭素排出の抑止を推進します。

オ 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、交通管制エリアの拡大を始め、交通管制システム*の充実・改良を図ります。

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ります。

カ 道路交通環境整備への市民参加の促進

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、警察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します。

キ 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ります。

(5) 高齢者等の移動手段の確保

公共交通施策として、誰もが使いやすい安全、安心、快適な交通環境づくりを進めるとともに、行政、市民及び交通事業者の協力と連携のもと、地域の実情に応じた持続可能な生活交通の確保に努めます。

日常生活の歩行や移動に支障がある要介護高齢者等に対して、介護保険制度において、訪問介護員による外出支援や歩行器などの貸与を行っていくとともに、寝たきりのために一般の交通機関の利用が困難な高齢者等に対して、寝台タクシー料金の一部を助成するなどの支援を行っていきます。

(6) 歩行空間のユニバーサルデザイン化

高齢者や障がい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、福岡市バリアフリー基本計画に基づき、駅、公共施設、福祉施設、病院等を結ぶ道路において、幅の広い歩道の整備や歩道の段差・傾斜・勾配の改善、無電柱化、視覚障がい者誘導用ブロックの整備等による歩行空間の連続的・面的なバリアフリー化やユニバーサルデザイン化を積極的に推進します。

(7) 無電柱化の推進

安全で快適な通行空間の確保等の観点から、無電柱化の推進に関する法律（平成28年法律第112号）に基づき、国土交通省において、新設電柱の占用禁止や既設電柱の占用制限等を盛り込んだ新たな無電柱化推進計画を策定しており、関係事業者と連携して無電柱化を推進します。また、同計画に基づき、地上機器の小型化による歩行者の安全性確保等の取組みを推進します。

(8) 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ります。

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します。

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します。

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します。

さらに、警察が行う交通規制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います。

(9) 高度道路交通システムの活用

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)を引き続き推進します。

ア 道路交通情報通信システムの整備

安全で円滑な道路交通を確保するため、リアルタイムの渋滞情報、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を図ります。

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・配信します。

イ 新交通管理システムの推進

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UTMS*の開発・整備を行うことにより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します。

ウ 交通事故防止のための運転支援システムの推進

ITS*の高度化により交通の安全を高めるため、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や高度化に向けた取組みを検討します。

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UTMS*の整備を行うことによりITS*を推進します。

エ 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します。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、道路を賢く使う取組みを推進します。

オ 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運行を実現するため、道路運送事業においてITS*技術を活用し、公共交通機関の利用促進を進めます。具体的には、公共車両優先システム*（PTPS）の整備を推進します。

(10) 交通マネジメントの推進

公共交通を主軸とした多様な交通手段が相互に連携した総合交通体系の構築をめざし、交通結節点における乗り継ぎ利便性の向上やパークアンドライドの拡充など、交通マネジメント施策を推進します。

(11) 災害に備えた道路交通環境の整備

ア 災害に備えた道路の整備

地震、豪雨、豪雪、津波等による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ります。

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します。豪雨・豪雪時等においても、安全・安心で信頼性の高い道路交通ネットワークを確保するため、道路斜面等の防災対策や災害の恐れのある区間を回避・代替する道路の整備を推進します。

イ 災害に強い交通安全施設等の整備

地震、豪雨、豪雪、津波等による災害が発生した場合においても安全で円滑な道路交通を確保するため、交通管制センター、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を推進するとともに、通行止め等の交通規制を迅速かつ効果的に実施するための交通規制資機材の整備等を推進します。あわせて、災害発生時の停電による信号機の機能停止を防止する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します。

ウ 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します。

エ 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、復旧や緊急交通路、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、地震計、交通監視カメラ、車両感知器、道路交通情報提供装置、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します。

また、警察や道路管理者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します。

(12) 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します。

ア 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します。

イ 違法駐車対策の推進

- (ア) 悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点を指向して、地域の実態に応じた取締りを推進します。
- (イ) 運転者の責任を追及できない放置車両について、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使用制限命令の積極的な活用を図り、使用者責任を追及します。他方、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します。

ウ 駐車場等の整備

駐車需要が見込まれる一定規模以上の建築物に対して、新築時等において駐車施設の整備を義務付けた福岡市建築物における駐車施設の附置等に関する条例（昭和 47 年福岡市条例第 55 号）の運用により、駐車施設の適切な整備・誘導を行い、併せて、駐車規制及び違法駐車取締りを推進することで、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の確保に努めます。

エ 違法駐車を排除する気運の醸成・高揚

違法駐車の排除、自動車の保管場所の確保等に関し、市民への広報・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、地域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・高揚を図ります。

特に、都心部(天神、博多駅地区)及び副都心(西新地区)における迷惑駐車の排除を図るため、福岡市迷惑駐車の防止に関する条例（平成 6 年福岡市条例第 12 号）に基づき迷惑駐車防止重点区域を定めて、指導員による巡回指導並びに啓発活動を行うとともに、関係機関・団体等と連携した対策を推進します。

オ ハード・ソフト一体となった駐車対策の推進

自治協議会、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みの促進、福岡市建築物における駐車施設の附置等に関する条例の運用による駐車施設の適切な整備・誘導、違法駐車取締り、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します。

(13) 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必要があります。

ア 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じ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とともに、交通管制エリアの拡大等の交通管制システム*の充実・高度化を図ります。さらに、自動運転の実用化に資する交通環境の構築のため、交通情報収集・交通情報収集提供装置等の交通管制及び信号機の情報化に資する事業を推進します。

また、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VICS*やETC2.0*の整備・拡充を積極的に図ることにより、交通の分散を図り、交通渋滞を解消し、交通の安全と円滑を推進します。

イ ITSを活用した道路交通情報の高度化

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します。

ウ 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します。

エ 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の整備を推進します。

また、主要な幹線道路の交差点及び交差点付近において、ルート番号等を用いた案内標識の設置の推進、案内標識の英語表記改善の推進や英語併記が可能な規制標識の整備の推進等により、国際化の進展への対応に努めます。

(14) 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

(7) 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、占有物件等の維持管理の適正化について指導します。

(イ) 不法占有物件の排除等

道路交通に支障を与える不法占有物件等については、実態把握、強力な指導取締りによりその排除を行います。

さらに、道路上から不法占有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に待つところが多いことから、不法占有等の防止を図るための啓発活動を沿道住民等に対して積極的に行い、「道路ふれあい月間」等を中心に道路の愛護思想の普及を図ります。

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、データ処理を行うコンピュータ・マッピング・システムの更なる充実及び活用の拡大を図ります。

(ウ) 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します。

イ 子どもの遊び場の確保

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、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します。さらに、公立の小学校の校庭等の開放の促進を図ります。

ウ 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、欠壊又は異常気象等により交通が危険であると認められる場合及び道路に関する工事のため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います。また、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ります。

エ 状況に応じた安全の確保

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、道路利用者に提供する道路情報提供装置等の整備を推進します。

4 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ます。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意識の改革を促すことが重要です。また、人優先の交通安全思想の下、子ども、高齢者、障がいのある人など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す。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、幼児から高齢者に至るまで、心身の発達段階やライフステージに応じた段階的かつ体系的な交通安全教育を行います。

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します。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みます。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ます。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・探求の時間、特別活動、自立活動など、学校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します。障がいのある児童生徒等に対しては、特別支援学校等において、その障がいの特性を踏まえ、交通安全に関する指導に配慮します。

交通安全教育・普及啓発活動を行うにあたっては、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、市民自ら納得して安全な交通行動を実践できるよう、必要な情報を分かりやすく提供することに努めます。

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ます。

交通安全教育・普及啓発活動については、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します。特に交通安全教育・普及啓発活動に当たる市職員や教職員の指導力の向上を図るとともに、地域における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します。

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ます。

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

めます。

併せて、在住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、我が国の交通ルールを的確に伝えるよう努めます。

(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します。

幼稚園、保育所及び認定こども園においては、家庭、関係機関・団体と連携・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います。これらを効果的に実施するため、例えば、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、教職員の指導力の向上及び教材・教具の整備を推進します。

関係機関・団体は、幼児の心身の発達や地域の交通状況等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、保育所及び認定こども園において行われる交通安全教育の支援を行うとともに、幼児の保護者が常に幼児の交通安全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を実施します。

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します。

イ 小学生に対する交通安全教育の推進

小学生に対する交通安全教育は、心身の発達段階や地域の実情に応じて、歩行者及び自転車利用者として必要な技能と知識を習得させるとともに、道路及び交通の状況に応じて、安全に道路を通行するために、道路交通における危険を予測し、これを回避して安全に通行する意識及び能力を高めることを目標とします。

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、全児童に対し正しい道路の歩き方と正しい自転車の乗り方等の交通安全教育を実施します。

自転車安全利用等も含め、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します。

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ります。また、保護者等が日常生活の中で模範的な行動をとり、歩行中、自転車乗用中等実際の交通の場面で、児童に対し、基本的な交通ルールやマナーを教えられるよう、保護者を対象とした交通安全講習会等を実施します。

さらに、交通ボランティアによ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します。

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の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します。

中学校においては、家庭、関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、保健体育、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します。

このため、自転車安全利用等も含め、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します。

関係機関・団体は、中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、保護者対象の交通安全講習会や中学生に対する補完的な交通安全教育の推進を図ります。

エ 高校生に対する交通安全教育の推進

高校生に対する交通安全教育は、日常生活における交通安全に必要な事柄、特に、二輪車の運転者及び自転車利用者として安全に道路を通行するために、必要な技能と知識を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します。

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、総合的な探究の時間、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、自動車・二輪車の特性、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、運転免許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います。

特に、自動車・二輪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て、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ります。

このため、自転車安全利用等も含め、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します。

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及び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ります。

また、小中学校等との交流を図るなどして、高校生の果たし得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します。

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ます。さらに、飲酒運転の危険性・悪質性やその代償を理解してもらう交通安全教育の推進を図ります。

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ます。

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、県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います。

自動車の使用者は、安全運転管理者、運行管理者等を法定講習、指導者向けの研修会等へ積極的に参加させ、事業所における自主的な安全運転管理の活発化に努めます。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とともに、これらの交通安全教育を行う施設の整備を推進します。

また、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、公民館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・団体並びに交通ボランティア等による活動を促進します。

大学生・専修学校生等に対しては、学生の自転車・二輪車・自動車の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ます。

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ます。

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、運転免許の有無等により、交通行動、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、運転者側から見た歩行者及び自転車の危険行動を理解してもらうとともに、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します。

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養成、教材・教具等の開発等、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します。また、関係団体、交通ボランティア等と連携して、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します。

特に、運転免許を持たないなど、交通安全教育を受ける機会のなかった高齢者を中心に、家庭訪問による個別指導、見守り活動等の高齢者と日常的に接する機会を利用した助言等により、高齢者の移動の安全が地域全体で確保されるように努めます。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ます。

このほか、高齢運転者に対しては、加齢に伴う身体機能の変化を自覚した上で、安全な交通行動を実践できるよう、参加・体験・実践型の高齢運転者講習会を関係機関・団体と連携して実施します。

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ます。

また、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ます。

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ます。

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ます。

キ 障がいのある人に対する交通安全教育の推進

障がいのある人に対しては、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、点字や音声コード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がいの程度に応じ、きめ細かい交通安全教育を推進します。

さらに、自立歩行ができない障がいのある人に対しては、介護者、交通ボランティア等の障がいのある人に付き添う者を対象とした講習会等を開催します。

また、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ます。

ク 外国人に対する交通安全教育の推進

区役所で転入手続を行う外国人に対し、ウェルカムキット*等による我が国の交通ルールの周知、動画とパンフレットを活用した生活ガイダンスを通しての啓発など、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してもらうなど、効果的な交通安全教育に努めます。

また、日本語学校、大学等、外国人を雇用する使用者、関係機関・団体等を通じ、外国人の講習会等への参加を促進するとともに、外国人向けの教材の充実を図り、効果的な交通安全教育を推進します。

増加が見込まれる訪日外国人に対しても、関係機関・団体と連携し、パンフレット等各種広報媒体を活用するなど我が国の交通ルールの周知を促進します。

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します。

(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します。

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、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します。

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ます。

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ます。

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・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します。

(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づけるとともに、市民自身による道路交通環境の改善に向けた取組みを推進するため、交通安全運動を組織的・継続的に実施します。

交通安全運動の重点は、飲酒運転の撲滅、自転車安全利用の推進、子どもと高齢者の交通事故防止、夕暮れ時や夜間の交通事故防止等、時節や交通情勢に即した重点を定めます。

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、関係機関・団体が連携し、運動終了後も継続的・自主的な活動が展開されるよう、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ます。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します。

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、交通関係団体による広報啓発活動を積極的に展開します。

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します。

イ 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、交通指導取締り等を推進します。

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ります。

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します。

ウ 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ります。後部座席のシートベルト非着用時の致死率は、着用時と比較して格段に高くなるため、関係機関・団体等との協力の下、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を展開します。

【参考】一般道のシートベルト着用率（令和2年実施。警察庁と一般社団法人日本自動車連盟の合同調査）

- ・全 国 運転席 99.0%、助手席 96.2%、後部座席 40.2%、
- ・福岡県 運転席 99.4%、助手席 98.6%、後部座席 31.9%

エ 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ります。特に、比較的年齢の高い幼児の保護者に対し、その取組みを強化します。

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・指導を推進します。

なお、6歳以上であっても、体格等の状況により、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、広報啓発に努めます。

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します。

さらに、取り付ける際の誤使用の防止や、側面衝突時の安全確保等の要件を定めた新基準（i-Size）に対応したチャイルドシートの普及促進や正しい使用方法の周知徹底を推進します。

【参考】チャイルドシート使用率（令和元年調査（令和2年は中止）。警察庁と一般社団法人日本自動車連盟の合同調査）

- ・全 国 6歳未満 70.5%
- ・福岡県 6歳未満 71.2%

オ 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努めます。反射材用品等の普及に当たっては、衣服、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ます。

カ 効果的な広報の実施

交通安全に関する広報については、テレビ、ラジオ、新聞、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、実効の挙がる広報を次の方針により行います。

(ア) 家庭、学校、職場、地域等が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、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ります。

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ります。

(イ) 交通安全に果たす家庭の役割が大きいことから、家庭向け広報媒体の積極的な活用等により、家庭に浸透するきめ細やかな広報の充実に努め、子ども、高齢者等を交通事故から守るとともに、飲酒運転・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ります。

(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、交通安全に関する資料や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がりを図ります。

キ その他の普及啓発活動の推進

(ア) 高齢者の交通事故防止に関する市民の意識を高めるため、高齢者の歩行中及び自転車乗用中の事故実態の広報を積極的に行います。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努めます。

(イ) 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方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ます。

(ウ) 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ります。

(エ) 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ます。

(オ) 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ります。

(カ) 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図ることがで

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交通事故多発地点等の交通事故に関する情報の提供・発信に努めます。

- (キ) 衝突被害軽減ブレーキ、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、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、自動車ユーザー、自動車運送事業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ます。

(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、諸行事に対する援助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します。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掛けを行います。そのため、交通安全対策に関する行政・民間団体間及び民間団体相互間において定期的に連絡協議を行い、交通安全に関する市民挙げての活動の展開を図ります。

また、必ずしも組織化されていない交通ボランティア等に対しては、資質の向上に資する援助を行うことなどにより、その主体的な活動及び相互間の連絡協力体制の整備を促進します。また、スクールガード・キッズガード等交通安全に携わる地域の人材の充実に資する施策を強化します。

地域の状況に応じた交通安全教育の指導者や団体等を育成し、民間団体・交通ボランティア等が主体となった交通安全教育・普及啓発活動の促進を図ります。

また、交通ボランティア等の高齢化が進展する中、交通安全の取組みを着実に次世代につないでいくよう幅広い年代の参画に努めます。

(5) 地域における交通安全活動への参加・共働の推進

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、当該地域に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す。

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・共働を積極的に推進します。

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*」や「安全安心マップ」の作成、交通安全総点検、交通安全計画の積極的活用・広報などのほか、交通安全の取組み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ます。

5 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ます。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に努めます。

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、障がいのある人、子どもを始めとする歩行者及び自転車運転者に対する保護意識の向上を図ります。

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努めるとともに、交通労働災害の防止等を図るための取組みを進めます。

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努めます。

(1) 運転者教育等の充実

安全運転に必要な知識及び技能を身に付けた上で安全運転を実践できる運転者を育成するため、免許取得前から安全意識を醸成する交通安全教育の充実に努めるとともに、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います。

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、教育内容の充実に努めます。

特に、飲酒運転の危険性、悪質性やその代償を理解してもらうため、飲酒運転に関する教育、講習等の充実に努めます。

ア 運転免許を取得しようとする者に対する教育の充実

(7) 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、交通事故の発生状況、道路環境等の交通状況を勘案しつつ、教習指導員等の資質の向上、教習内容及び技法の充実に努め、教習水準を高めます。

(イ) 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に努めます。

イ 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に努めます。

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に努めます。

ウ 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ります。

エ 二輪車安全運転対策の推進

取得時講習のほか、自動二輪車安全運転講習及び原付等安全講習の推進に努めます。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ます。

オ 高齢運転者対策の充実

(7) 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ます。

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ます。

また、加齢に伴う身体機能や判断能力の変化を自覚した上で、安全な交通行動を実践できるよう、参加・体験・実践型の高齢運転者講習会を関係機関・団体と連携して実施し、高齢運転者の受講機会の拡充を図ります。

(イ) 臨時適性検査等の確実な実施

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います。

また、臨時適性検査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、体制の強化に努めます。

(ウ) 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ます。改正道路交通法の施行の際には、関係機関等と連携して、施行内容の周知に努めます。

(イ) 高齢運転者標識（高齢者マーク）の活用促進及び運転経歴証明書制度の周知

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ります。

また、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、運転経歴証明書制度の周知を図ります。

カ 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指導取締りを推進します。

キ 自動車安全運転センター安全運転中央研修所の活用促進

高度の運転技能と専門的知識を必要とする安全運転指導者、職業運転者等に対する各種の訓練施設を利用した参加・体験・実践型の交通安全教育を実施している「自動車安全運転センタ

「安全運転中央研修所」の活用を促進するなどして、運転者教育の充実を図ります。

ク 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します。

ケ 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義務付けており、引き続き、適性診断を受診するよう指導します。

コ 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ります。

(2) 運転免許業務の改善

運転免許業務においては、手続の簡素化の推進により更新負担の軽減を図るとともに、高齢者講習については、自動車教習所等と連携して、受講者の受入体制の拡充を図ります。

さらに、運転免許試験場における障がいのある人等のための設備・資機材の整備及び安全運転相談活動の充実を図ります。

(3) 安全運転管理の推進

安全運転管理者及び副安全運転管理者（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します。

また、安全運転管理者等による若年運転者対策及び貨物自動車の安全対策の一層の充実を図るとともに、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ります。

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ります。

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ります。

(4) 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、安全体質の確立、コンプライアンスの徹底等について関係者（行政、事業者、利用者）が一体となり総合的な取組みを推進します。

ア 運輸安全マネジメント等を通じた安全体質の確立

事業者の安全管理体制の構築・改善状況を国が確認する運輸安全マネジメント*評価を引き続き実施します。また、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み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み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みを的確に確認します。

イ 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します。また、薬物使用による運行の根絶に向け啓発を続けます。

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います。

ウ ICT*・自動運転等新技術の普及推進

事業者による事故防止の取組みを推進するため、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ます。

また、自動車や車載機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します。

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、普及を促進します。

エ 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みを実施します。

オ 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み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・実施します。

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します。

カ 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みを促進します。

キ 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します。

ク 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います。また、ITを活用して効果的・効率的な監査・監督を実施します。

また、運行の安全性確保を図るため、空港等のバス発着場を中心とした街頭検査等を活用しつつ、バス事業における交替運転者の配置、運転者の飲酒・過労等の運行実態を把握し、事業用自動車による事故の未然防止を図ります。

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ります。

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、運行の安全性を確保するための指導の徹底を図ります。

以上のような取組み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します。

ケ 貨物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)を促進します。

また、市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性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ます。

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みの促進を図り、より安全な貸切バスサービスの提供に努めます。

(5) 交通労働災害の防止等

ア 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します。

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します。

イ 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します。

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・監督を実施します。

(6) 道路交通に関連する情報の充実

ア 危険物輸送に関する情報提供の充実等

危険物の輸送時の交通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、事故発生時の応急措置、緊急通報・連絡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します。

また、危険物運搬車両の交通事故による危険物の漏洩等が発生した場合に、安全かつ迅速に交通事故処理等を行うため、危険物災害等情報支援システムの充実を図ります。

イ 国際海上コンテナの陸上輸送に係る安全対策

国際海上コンテナの陸上輸送における安全を確保するため、コンテナ内に収納された貨物の品目、重量、梱包等に関する情報の伝達やコンテナロックの確実な実施等を内容とする「国際海上コンテナの陸上における安全輸送ガイドライン」について、地方連絡会議や関係業界を通じて、関係者への周知徹底を図ります。

ウ 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ます。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します。

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します。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ます。

6 車両の安全性の確保

近年、自動車に関する技術の進歩は目覚ましく、様々な先進安全技術の開発・実用化が急速に進んでいます。交通事故のほとんどが運転者の交通ルール違反や運転操作ミスに起因している状況において、こうした技術の活用・普及促進により、交通事故の飛躍的な減少が期待できると考えられます。既に衝突被害軽減ブレーキの普及等に伴い、事故件数及び死傷者数は減少傾向にあるものの、交通事故は依然として高水準にあり、相次いで発生している高齢運転者による事故や子どもの安全確保も喫緊の課題であることから、自家用自動車及び事業用自動車双方における先進安全技術の更なる活用・普及促進により着実に交通安全を確保していくことが肝要です。

このような認識の下、事故を未然に防止する予防安全対策について、自動運転技術を含む先進安全技術のより一層の普及促進等により、更なる充実を図る必要があります。

ただし、先進安全技術を円滑かつ効果的に社会に導入していくためには、運転者が機能を正確に把握して正しく使用してもらうための対策も重要です。

さらに、先進技術の導入により自動車の構造が複雑化する中、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ります。特に自動運転技術については、誤操作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しなければなりません。

(1) 先進安全自動車（ASV）の普及の促進等

ア 先進安全自動車（ASV）の普及の促進

先進技術を利用して運転者の安全運転を支援するシステムを搭載した先進安全自動車（ASV）について、車両の普及の促進を一層進めます。

安全運転の責任は一義的には運転者にあることから、運転者の先進技術に対する過信・誤解による事故を防止するため、先進技術に関する理解醸成の取組みを推進します。

イ 高齢運転者による事故が相次いで発生している状況を踏まえた安全対策の推進

ペダルの踏み間違いなど運転操作ミス等に起因する高齢運転者による事故が発生していることや、高齢化の進展により運転者の高齢化が今後も加速していくことを踏まえ、高齢運転者が自ら運転をする場合の安全対策として、安全運転サポート車の普及促進等を推進します。

(2) 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、装備状況等の一般情報とともに、自動車の車種ごとの安全性に関する比較情報を提供します。また、先進技術に対する過信・誤解を防止するための情報の公表により、ASV技術等の自動車の安全に関する先進技術の市民の理解促進を図ります。これらにより、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します。

また、チャイルドシートについても、i-Size 対応のチャイルドシートの普及啓発を行うほか、製品ごとの安全性に関する比較情報等を、例えば、産婦人科や母子健康手帳等を通じ、それを必要とする自動車ユーザーに正しく行き渡るようにすることにより、より安全なチャイルドシートの普及拡大を図ります。

(3) 自動車の検査及び点検整備の充実

ア 自動車検査の充実

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ります。また、不正改造を防止するため、適宜、自動車使用者の立入検査を行うとともに、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します。

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します。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ります。

イ 自動車点検整備の充実

(7) 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します。

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捉え、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します。

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ります。

(イ) 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ます。

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ます。

(ウ) 自動車特定整備事業の適正化及び生産性向上

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します。また、自動車特定整備事業者における経営管理の改善や生産性向上等への支援を推進します。

(エ) 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します。

また、整備主任者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します。

(オ) 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ますが、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います。

(4) 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*が行われています。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ります。

7 道路交通秩序の維持

交通ルール無視による交通事故を防止するためには、交通指導取締り、交通事故事件捜査、暴走族取締り等を通じ、道路交通秩序の維持を図る必要があります。

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します。

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ります。

さらに、暴走族等（暴走族及び違法行為を敢行する旧車会員（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等に努め、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ります。

（1）交通指導取締りの強化等

ア 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交通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します。

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します。

（7）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します。

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します。その中でも飲酒運転については、県飲酒運転撲滅条例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し、飲酒運転の撲滅に向けた取組みを推進します。また、引き続き、子ども、高齢者、障がいのある人の保護の観点に立った交通指導取締りを推進します。

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、交通事故の発生実態等を分析し、その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ます。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ます。

（イ）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ります。

イ 高規格幹線道路等における指導取締りの強化等

高規格幹線道路*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交通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ります。

また、高規格幹線道路*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します。

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します。

(2) 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

ア 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ります。

イ 交通事故事件等の捜査力の強化

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、研修等による捜査員の捜査能力の一層の向上に努めます。

ウ 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します。

(3) 暴走族等対策の推進

ア 暴走族追放気運の高揚及び青少年の健全育成を図る施策の推進

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います。また、学校において、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します。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します。

イ 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います。

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じます。

ウ 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

します。

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、不正改造等の取締りを推進します。

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います。

エ 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ます。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します。

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ます。

また、暴走行為に対する運転免許の行政処分については、迅速かつ厳正に行います。

オ 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、「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います。

また、自動車ユーザーだけでなく、不正改造等を行った者に対して、必要に応じて事務所等に立入検査を行います。

8 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、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ります。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、バイスタンダー*による応急手当の普及等を推進します。

(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図ります。

イ 多数負傷者発生時における救助・救急体制の充実

大規模道路での交通事故等による多数の負傷者が発生する集団救急事故に対処するため、情報連絡体制の整備、救出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ります。

ウ 自動体外式除細動器の使用を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、傷病者への適切な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)の使用を含めた応急手当について、消防機関等が行う講習会等において普及啓発活動を推進します。

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、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します。また、応急手当普及員の養成を積極的に行っていくほか、救急要請受信時における応急手当の口頭指導を推進します。さらに、自動車教習所における教習及び取得時講習、更新時講習等において応急救護処置に関する知識の普及に努めるほか、交通安全の指導に携わる者、安全運転管理者等及び交通事故現場に遭遇する可能性の高い業務用自動車運転者等に対しても広く知識の普及に努めます。

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します。

加えて、学校においては、教職員対象の、心肺蘇生法(AEDの使用を含む)の実習及び各種講習会の開催により指導力・実践力の向上を図るとともに、小学校、中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、指導の充実を図ります。

エ 救急救命士の養成・配置等の促進

プレホスピタルケア(救急現場及び搬送途上における応急処置)の充実のため、消防機関において救急救命士を計画的に配置できるようその養成を図り、救急救命士が行える気管挿管、薬剤投与及び輸液などの特定行為を円滑に実施するための各種訓練及び実習の実施を推進します。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

質を保障するメディカルコントロール*体制の充実を図ります。

オ 救助・救急資機材等の装備の充実

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します。さらに、救急医療機関等へのアクセスを改善するため、高規格幹線道路*等における緊急開口部の整備を推進します。

カ 消防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、負傷者の緊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します。

キ 救助隊員及び救急隊員教育訓練の充実

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します。

ク 高規格幹線道路等における救急業務実施体制の整備

高規格幹線道路*等における救急業務については、高速道路株式会社が、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、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、両者は相協力して適切かつ効率的な人命救護を行います。

このため、市と高速道路株式会社の連携を強化するとともに、高速道路株式会社が自主救急実施区間外の福岡インターチェンジ所在の市に財政措置を講じ、市においても、救急業務実施体制の整備を促進します。

さらに、高速道路株式会社は、救急業務に必要な施設等の整備、従事者に対する教育訓練の実施等を推進します。

(2) 救急医療体制の整備

休日・夜間の救急医療体制の充実を図るため、急患診療センター及び外科当番医制等の初期救急医療体制、救急病院等の二次救急医療体制の確保及び救命救急センター等の三次救急医療機関との連携を図ります。

さらに、救急医療施設の情報収集、提供を行う救急医療情報センターの周知を図ります。

(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搬送を行うため、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します。

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との連携を強化するほか、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、救急隊の保有する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）等を活用するなど、医療機関と消防機関が相互に連携をとりながら効果的な救急体制の整備を促進します。

9 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します。

自動車損害賠償保障法（昭和 30 年法律第 97 号）は、自動車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、原則として全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とともに、保険会社（組合）の支払う保険（共済）金の適正化を図ることなどにより、自動車事故による被害者の保護、救済を図っており、今後も更なる交通事故被害者の保護の充実を図るよう措置します。特に、交通事故による重度後遺障がい者数は依然として高い水準にあることから、引き続き、重度後遺障がい者に対する救済対策の充実を図ります。

また、近年、自転車が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、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します。

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します。

（1）自動車損害賠償保障制度の周知等

自動車事故による被害者の救済対策の中核的役割を果たしている自動車損害賠償責任保険（共済）の期限切れ、掛け忘れに注意が必要であることを、広報活動等を通じて広く市民に周知するとともに、街頭における指導取締りの強化等を行い、無保険（無共済）車両の運行の防止を徹底します。

（2）損害賠償の請求についての援助等

ア 交通事故相談活動の推進

- (ア) 交通事故相談窓口の円滑かつ適正な相談活動を推進するため、日弁連交通事故相談センター（福岡相談所）、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ります。
- (イ) 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、相談員の資質向上を図ります。
- (ウ) 交通事故相談窓口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を図り、交通事故当事者に対し広く相談の機会を提供します。
- (エ) 交通事故被害者が弁護士による法律相談・示談あっ旋等を受償で受けられるよう、日弁連交通事故相談センターを紹介するなど相談体制の充実を図ります。

イ 損害賠償請求の援助活動等の強化

警察においては、交通事故被害者に対する適正かつ迅速な救助の一助とするため、救済制度の教示や交通事故相談活動を積極的に推進します。

(3) 交通事故被害者等支援の充実強化

ア 自動車事故被害者等に対する援助措置の充実

公益社団法人福岡県交通遺児を支える会による、交通遺児及びその家族の救済、福利厚生
の援助並びにこれに関連のある諸制度の改善を図るため援助を行います。

イ 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支援の充実を図るため、自助グループの活動等に対する支援を始めとし
た施策を推進します。

交通事故被害者等の心情に配慮した相談業務を、警察署の交通課、交通安全活動推進センタ
ー、検察庁の被害者支援員等により推進するとともに、関係機関相互の連携を図り、さらに、民
間の犯罪被害者支援団体等との連携を図ります。

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、刑事手続の流れ等をまとめた「被害者の手引」を活用します。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ります。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合わせに応じ、適切な情報の提供を図
ります。

さらに、警察本部の交通捜査担当課に設置した被害者連絡調整官等が、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、職員に対し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ります。

10 道路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症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ります。

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高揚を図ります。

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ます。しかしながら、一たび列車の衝突や脱線等が発生すると、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ります。

また、ホームでの接触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割を占めており、このうち利用者等の関係する事故が多いことから、対策を講じる必要があります。

これらを踏まえ、一層安全な鉄道輸送を目指し、次の施策を総合的に推進します。

第2節 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ります。このため、運転保安設備の整備等の安全対策の推進を図ります。

(1) 鉄道施設等の安全性の向上

鉄道施設の維持管理及び補修を適切に実施するとともに、老朽化が進んでいる橋梁等の施設について、長寿命化に資する補強・改良を進めます。研究機関の専門家による技術支援制度を活用するなどして技術力の向上についても推進します。

また、多発する自然災害へ対応するために、防災・減災対策の強化が喫緊の課題となっています。このため、切土や盛土等の土砂災害への対策の強化、地下駅等の浸水対策の強化等を推進します。

さらに、駅施設等について、高齢者・視覚障がいのある人を始めとする全ての旅客のプラットホームからの転落・接触等を防止するため、ホームドアの整備を加速化するとともに、ホームドアのない駅での視覚障がいのある人の転落事故を防止するため、新技術等を活用した転落防止対策を推進します。

(2) 運転保安設備等の整備

曲線部等への速度制限機能付き自動列車停止装置（ATS*）等、運転士異常時列車停止装置、運転状況記録装置等について、法令により整備の期限が定められたもの※の整備については完了しましたが、それ以外のものについてもこれらの装置の整備については引き続き推進を図ります。

※1時間あたりの最高運行本数が往復10本以上の線区の施設又はその線区を走行する車両若しくは運転速度が100km/hを超える車両又はその車両が走行する線区の施設について10年以内に整備するよう義務付けられたもの。

2 鉄道交通の安全に関する知識の普及

踏切障害事故と人身障害事故の防止には、鉄道事業者による安全対策に加えて、利用者や踏切通行者、鉄道沿線住民等の理解と協力が必要です。このため、学校、沿線住民、道路運送事業者等を幅広く対象として、関係機関等の協力の下、四季の交通安全運動や踏切事故防止キャンペーンの実施や、鉄道

事業者・携帯電話業者等が一体となって、鉄道利用者にホームの「歩きスマホ」による危険性の周知や酔客に対する事故防止のための注意喚起を行うプラットホーム事故0（ゼロ）運動等において広報活動を積極的に行い、鉄道の安全に関する正しい知識を浸透させます。

また、これらの機会を捉え、駅ホーム及び踏切道における非常押ボタン等の安全設備について分かりやすい表示の整備や非常押ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図ります。

3 鉄道の安全な運行の確保

重大な列車事故を未然に防止するため、運転士の資質の保持、事故情報及び安全上のトラブル情報の共有・活用、気象情報等の充実を図り、万一大規模な事故等が発生した場合には、迅速かつ的確に対応します。

（1）安全上のトラブル情報の共有・活用

主要な鉄道事業者の安全担当者等による鉄道保安連絡会議を開催し、事故等及びその再発防止対策に関する情報共有等を行います。また、安全上のトラブル情報を収集し、速やかに鉄道事業者へ周知・共有することによる事故等の再発防止に活用します。さらに、運転状況記録装置等の活用や現場係員による安全上のトラブル情報の積極的な報告を推進するよう指導します。

（2）気象情報等の充実

鉄道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ます。鉄道事業者は、これらの気象情報等を早期に収集・把握し、運行管理へ反映させることで安全を確保しつつ、鉄道施設の被害軽減と安定輸送に努めます。

また、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化やICT*を活用した観測・監視体制の強化を図るものとします。さらに、広報や講習会等を通じて気象知識の普及に努めます。

（3）大規模な事故等が発生した場合の適切な対応

夜間・休日の緊急連絡体制等を点検・確認し、大規模な事故又は災害が発生した場合に、迅速かつ適確な情報の収集・連絡を行います。

事故等が発生した場合の混乱を軽減するため、鉄道事業者に対し、列車の運行状況を適確に把握して、鉄道利用者への適切な情報提供を行うとともに、迅速な復旧に必要な体制を整備するよう指導します。

また、情報提供を行うに当たっては、在住外国人及び訪日外国人にも対応するため、多言語及びやさしい日本語での情報提供を行うとともに、事故等発生時における多言語案内体制の強化も推進します。

（4）計画運休への取組み

大型の台風が接近・上陸する場合など、気象状況により列車の運転に支障が生ずるおそれが予測されるときは、鉄道事業者等が必要な措置を迅速にとり得るよう、特別警報・警報・予報などを適時・適切に発表して事故の防止・軽減に努めるとともに、安全確保の観点から、路線の特性に応じて、前広に情報提供した上で計画的に列車の運転を休止するなど、安全の確保に努めるよう指導します。

また、情報提供を行うに当たっては、在住外国人及び訪日外国人にも対応するため、多言語及びやさしい日本語での情報提供を行うとともに、多言語案内体制の強化も推進します。

4 鉄道車両の安全性の確保

新技術を取り入れた信頼性が高い鉄道車両・機器の導入を促進して安全性の向上を図るとともに、新技術の導入に対応した検修担当者の教育訓練内容の充実を図ります。

また、検査精度の向上を図るとともに、車両の故障データ及び検査データを保守管理へ反映し、車両故障等の予防を図ります。

5 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・協力体制の強化を図ります。

また、鉄道職員に対する、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を推進します。

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（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ます。

しかし、踏切事故は、一たび発生すると多数の死傷者を生ずるなど重大な結果をもたらすものであること、立体交差化、構造の改良、歩行者等立体横断施設の整備、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、開かずの踏切への対策や高齢者等の歩行者対策等、それぞれの踏切の状況等を勘案しつつ、より効果的な対策を総合的かつ積極的に推進することとします。

第2節 講じようとする施策

1 踏切道の立体交差化、構造の改良及び歩行者等立体横断施設の整備の促進

遮断時間が特に長い踏切道（開かずの踏切）や、主要な道路で交通量の多い踏切道等については、抜本的な交通安全対策である連続立体交差化等により、除却を促進するとともに、立体交差化等の抜本対策に時間の掛かる「開かずの踏切」等については、早期に安全・安心を確保するため各踏切道の状況を踏まえ、歩道拡幅等の構造の改良や歩行者等立体横断施設の設置等、カラー舗装や駅周辺の駐輪場整備等の一体対策を促進します。

なお、歩道が狭小な踏切についても、踏切道内において歩行者と自動車等が錯綜することがないよう歩行者滞留を考慮した踏切拡幅など、事故防止効果の高い構造への改良を促進します。

さらに、平成27年10月の高齢者等による踏切事故防止対策検討会の取りまとめを踏まえ、平滑化等のバリアフリー化を含めた高齢者等が安全で円滑に通行するための対策を促進します。

以上のとおり、立体交差化等による「抜本対策」と構造の改良等による「速効対策」の両輪による総合的な対策を促進します。

また、従前の踏切対策に加え、駅の出入口の新設や踏切周辺道路の整備等、踏切横断交通量削減のための踏切周辺対策等を推進します。

2 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施

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

踏切道のうち、列車運行本数が多く、かつ、列車の種別等により警報時間に差が生じているものについては、必要に応じ警報時間制御装置の整備等を進め、踏切遮断時間を極力短くします。

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、障害物検知装置、オーバーハング型警報装置*、大型遮断装置等、より事故防止効果の高い踏切保安設備の整備を進めます。

高齢者等の歩行者対策としても効果が期待できる、全方位型警報装置、非常押ボタンの整備、障害物検知装置の高規格化を推進します。

道路の交通量、踏切道の幅員、踏切保安設備の整備状況、う回路の状況等を勘案し、必要に応じ、自動車通行止め、大型自動車通行止め、一方通行等の交通規制を実施するとともに、併せて道路標識の高輝度化等による視認性の向上を図ります。

3 踏切道の統廃合の促進

踏切道の立体交差化、構造の改良等の事業の実施に併せて、近接踏切道のうち、その利用状況、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、統廃合を進めるとともに、これら近接踏切道以外の踏切道についても同様に統廃合を促進します。

ただし、構造改良のうち、踏切道に歩道がないか、歩道が狭小な場合の歩道整備については、その緊急性を考慮して、近接踏切道の統廃合を行わずに実施できることとします。

4 その他踏切道の交通の安全と円滑化等を図るための措置

緊急に対策が必要な踏切道は、「踏切安全通行カルテ」を作成・公表し、効果検証を含めたプロセスの「見える化」を推進し、透明性を保ちながら各踏切の状況を踏まえた対策を重点的に推進します。

また、踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、必要に応じて、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います。

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します。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します。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、適切に対応していきます。

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、対策を検討します。

平常時の交通の安全及び円滑化等の対策に加え、災害時においても、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提供を図るとともに、遮断の解消やう回に向けた災害時の管理方法を定める取組みを推進します。

〔 用 語 集 〕

あ 行

〔 I C T 〕 (Information and Communication Technology)

⇒p. 64 情報通信技術

〔 I T S 〕 (Intelligent Transport Systems)

⇒p. 63 高度道路交通システム

〔 E T C 2 . 0 〕 (Electronic Toll Collection System)

高速道路料金収受だけでなく、ITS スポット（通信アンテナ）と対応車載器（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

〔 飲酒運転撲滅宣言の店 〕

店内での飲酒運転撲滅に関する啓発ポスターの掲示や代行運転の手配、ハンドルキーパー運動への協力などに取り組む飲食店を、「飲酒運転撲滅宣言の店」として登録し、登録した飲食店には、「飲酒運転撲滅宣言の店」であることを示す登録証や ステッカーを発行し、県のホームページで店舗の紹介などを行う仕組み

〔 ウェルカムキット 〕

福岡市へ転入手続する際に、多言語表記により生活ルールやマナーなどを記載したパンフレット「Life in Fukuoka」など、生活に必要な情報を記載した冊子をセットにし、配付しているもの。

〔 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。

〔 A T S 〕 (Automatic Train Stop)

⇒p. 64 自動列車停止装置

〔 エスコートゾーン 〕

視覚障がいのある人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。

〔 S D G s 〕 (Sustainable Development Goals (持続可能な開発目標))

「誰一人取り残さない」持続可能な社会を実現するために 2015 年の国連サミットで採択された、2030 年を期限とする 17 の国際目標。目標 3 で「2020 年までに世界の道路交通事故による死傷者を半減させる。」ことをターゲットの 1 つとしている。

〔 N P O 〕 (Non-Profit Organization)

民間非営利組織。様々な社会貢献活動を行い、団体の構成員に対し、収益を分配することを目的としない団体の総称収益を目的とする事業を行うこと自体は認められるが、事業で得た収益は、様々

な社会貢献活動に充てる。

【オーバーハング型警報装置】

踏切警報機の視認性を向上させるために設置する門型警報機

【OBD】(On-Board Diagnostics)

⇒p. 64 車載式故障診断装置

か 行

【クランク】

車の徐行を促すために、車道をジグザグにした道路形状

【高規格幹線道路】

「高速自動車国道」および「一般国道の自動車専用道路」で、一般的に、自動車が高速で走れる構造で造られた自動車専用道路のことであり、前者としては「九州自動車道」が、後者としては「西九州自動車道（福岡前原道路）」が該当する。

【公共車両優先システム】(PTPS: Public Transportation Priority System)

公共車両である路線バスを優先的に通行させることにより、バスの定時性を確保し、その利便性を向上させるシステム

【交通管制システム】

安全で快適な交通の確保のため、道路に設置された、車両感知器や交通監視用テレビなどで、道路上の情報を収集し、その情報を交通管制センターで処理し、道路上に設置された各種の情報提供装置によりドライバーに提供するシステム

【交通事故紛争処理センター】

従来の相談機能を一歩進めて、和解あっ旋機能を持つ「交通事故裁定委員会」として昭和 49 年に発足。その後、組織を拡充し、中立公正の立場を強化するため、「財団法人交通事故紛争処理センター」へと発展、さらに平成 24 年には財団法人から公益財団法人へ移行。交通事故の紛争の適正な処理と公共の福祉を目的に、全国的にその組織を広げ、現在全国に 11 ヶ所の拠点をもって活動している。

【高度化 P I C S】(Pedestrian Information and Communication Systems)

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。

【高度道路交通システム】(ITS: Intelligent Transport Systems)

最先端の情報通信技術を用いて、人と道路とを一体のシステムとして構築し、ドライバーに対する早期の情報提供等による通行の安全性の向上や車両の安全性の向上、交通管制の高度化、救助・救急活動の迅速化等を行う等の、画期的に道路交通環境の安全性を高めるシステムで 9 つの開発分野がある。

①ナビゲーションシステムの高度化、②自動料金収受システム、③安全運転の支援、④交通管理の効率化、⑤道路管理の最適化、⑥公共交通の支援、⑦商用車の効率化、⑧歩行者の支援、⑨緊急車両の支援

さ 行

〔自動車アセスメント〕

国土交通省と自動車事故対策機構が、自動車ユーザーの安全な車選びをしやすい環境を整えるとともに、自動車メーカーのより安全な自動車の開発を促進することを目的に、安全な自動車の普及を促進するため、現在市販されている自動車の安全性能について試験による評価を行い、その結果を公表する制度

〔自動体外式除細動器〕 (AED: Automated External Defibrillator)

心臓の突然の停止（心室細動）の際に電気ショックを与え（電氣的除細動）、心臓の働きを戻すことを試みる医療機器

〔自動列車停止装置〕

鉄道での衝突防止や過速度防止の安全装置（=自動列車保安装置と呼ぶ）の日本での分類の1つ。列車や軌道車両が停止信号を越えて進行しようとした場合、または信号機の指示速度を超過した場合に乗務員に警報を与えたり、列車のブレーキを自動的に動作させて停止させたり、衝突や脱線などの事故を防ぐ装置。

〔車載式故障診断装置〕

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

〔情報通信技術〕 (ICT: Information and Communication Technology)

情報処理・情報通信分野の関連技術の総称。2000年代前半まではIT (information technology) がほぼ同一の意味で使われてきたが、国際的にはICTが広く使われており、日本でもICTが併用されるようになった。

〔信号情報活用運転支援システム〕 (TSPS: Traffic Signal Prediction Systems)

光ビーコンから取得した信号情報を用いて、信号交差点を円滑に通行するための運転を支援するシステム。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車載機が交通状況や運転シーンに応じた適正な速度や情報の提供を行う仕組み。

〔新交通管理システム〕 (UTMS: Universal Traffic Management Systems)

警察版の高度道路情報システム(ITS)で、交通信号制御や交通情報提供、交通規制の適切な運用により、安全、円滑にして、人と環境に優しい交通社会の実現に貢献することを目的とする交通管制センターの高度化を図るための新たなシステムで、高度交通管制を核とし、開発分野として以下のものがある。

①車両運行管理、②公共車両優先、③交通情報提供、④交通公害低減、⑤安全運転支援、⑥緊急通報システム、⑦現場急行支援、⑧歩行者等支援情報通信

〔Society5.0〕

サイバー空間（仮想空間）とフィジカル空間（現実空間）を高度に融合させたシステムにより、経済発展と社会的課題の解決を両立する、人間中心の社会

た 行

〔道路交通情報通信システム〕 (VICS : Vehicle Information and Communication System)

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システム

は 行

〔バイスタンダー〕

偶然現場に居合わせた人

〔バリアフリーマップ〕

各施設や道路等のバリアフリー整備状況を検索できるような地図

〔ハンドルキーパー運動〕

ハンドルキーパー運動は、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、飲酒運転による交通事故を防止する運動である。

ハンドルキーパーという言葉には、酒を飲まない人（ハンドルキーパー）が、大事な自動車のハンドルを握り（キープし）、飲酒運転を防ぐことによって人の命を守る（キープする）という意味が込められている。

〔ハンブ〕

車の徐行を促すために、車道の一部を盛り上げた道路形状

〔PTPS〕 (Public Transportation Priority System)

⇒p. 63 公共車両優先システム

〔光ビーコン〕

道路上に設置され、車載器搭載車両との双方向通信をするための路上インフラ装置である。設置機関は、各都道府県警察となる。

〔ヒヤリ地図〕

事故にあいそうになって思わず「ヒヤリ！」とした場所を示した地図の事で、地域において、市民が自主的に作成することで、交通安全対策への積極的な参加と交通安全意識の向上等が促される。

また、最近では防犯マップと併せて作成されることが多い。

〔VICS〕 (Vehicle Information and Communication System)

⇒p. 64 道路交通情報通信システム

〔ペーパー車検〕

国が定めた必要とする検査を行わずに車検へ合格したという虚偽の保安基準適合証を作成し車検を得ること。

〔ペDESTリアンデッキ〕 (pedestrian deck)

歩行者を保護するために車道と分離し、立体的に設置した歩行者路

ま 行

〔マルチモーダル〕

効率的な輸送体系の確立と良好な交通環境の創造を目指した道路、航空、海運、水運、鉄道など複数の交通機関の連携交通施策。

〔メディカルコントロール〕

メディカルコントロール（MC）とは、医学的観点から救急隊員が行う応急措置等の質を保証する

ことであり、国においては、消防庁、厚生省（厚生労働省）において、それぞれ「救急業務の高度化の推進」及び「病院前救護体制のあり方」の立場から鋭意検討し、具体的なメディカルコントロール体制の構築と充実を図ることとなった。

このため、各都道府県においても、消防主管部局、衛生主管部局双方において、救急業務の高度化・病院前救護体制の確立に取り組むこととなり、両部局の連携と協力により推進している。

や 行

〔UTMS〕 (Universal Traffic Management Systems)

⇒p. 64 新交通管理システム

〔ユニバーサル都市・福岡〕

ユニバーサル都市・福岡とは、ユニバーサルデザインの理念に基づいた、誰もが思いやりを持ち、すべての人にやさしいまちのことであり、福岡市は、みんながやさしい、みんなにやさしいユニバーサル都市・福岡をまちづくりの目標像として掲げ、市政の柱の一つとして推進している。福岡市において、少子高齢化の中、高齢者が安心して暮らせる事に加え、子どもを安心して生み育てられる環境づくりが必要とされている。また、国際交流の進展、ノーマライゼーションの考え方の普及などの社会環境の変化に伴い、年齢、性別、能力、背景等に関わらず、誰もが生き生きと働くことができ、過ごしやすい環境づくりも求められている。

ら 行

〔リコール〕

同一の型式で一定範囲の自動車等又はタイヤ、チャイルドシートについて、道路運送車両の保安基準に適合していない又は適合しなくなるおそれがある状態で、その原因が設計又は製作過程にあると認められるときに、自動車メーカー等が、保安基準に適合させるために必要な改善措置をおこなうこと。

「第 11 次福岡市交通安全計画（案）」に対する 市民意見への対応

1 パブリック・コメント手続の実施概要

(1) 実施の目的

交通安全対策基本法（昭和 45 年法律第 110 号）第 26 条第 1 項の規定に基づき、福岡市交通安全対策会議において、令和 3 年度から令和 7 年度までの本市の交通安全施策の大綱となる第 11 次福岡市交通安全計画の策定を進めるにあたり、市民等の意見を反映させるため、パブリック・コメント手続によって原案を公表し、意見募集を実施しました。

(2) 意見募集期間

令和 3 年 9 月 17 日（金）から令和 3 年 10 月 18 日（月）まで【32 日間】

(3) 実施方法

①公表方法

市ホームページに掲載するほか、次の施設で資料の配付・閲覧を行いました。

○福岡市役所本庁舎・・・情報プラザ（市役所 1 階）、情報公開室（同 2 階）
防犯・交通安全課（同 7 階）

○区役所等・・・各区役所情報コーナー、早良区入部出張所、西区西部出張所

②意見の提出方法

意見については、郵送、ファクシミリ、電子メール、持参による受付を行いました。

(4) 意見の提出状況及び対応

①意見提出者総数 4 名

②意見件数 22 件

③意見への対応

修正あり : 0 件

原案どおり : 22 件

(参考) 意見分類

該当項目		意見数
計画の基本理念		6
第 1 章 第 1 節	道路交通の安全 道路交通の安全についての目標	5
第 1 章 第 2 節	道路交通の安全 講じようとする施策	11
合計		22

2 市民意見要旨、意見への対応と考え方

NO	頁	意見要旨	意見への対応と考え方
計画の基本理念（6件）			
1	1	<p>脱炭素都市を目指すことも考慮して車中心の道路設計から、自転車、屋根付き自転車、移動用車椅子、ペロタクシー中心の道路設計に転換するべきではないか。</p> <p>具体的には、天神・博多地区の再開発で、空中自転車道路を建設して、福岡市や周辺の住民が通勤や買い物で街に出かける時に、自転車でいきたいと思わせる仕組み作りが必要。</p> <p>また、空中自転車道路には休憩所を設置して天神・博多地区の新たな空中商業スペースとして移動販売車などの商用利用を可能とし、低炭素都市の象徴とするのが良いのではないか。</p>	<p>原案どおり</p> <p>いただいたご意見は、具体的な施策検討の際に参考とさせていただきます。</p>
2	1	<p>基本理念（2）については、「歩行者及び視聴覚障害者優先の交通安全思想を基本とした施策の推進」に変更すべき。</p> <p>歩行者が視聴覚障害者の恐怖感を取り除くことから始める必要がある。</p> <p>自転車は原則車道を走行する、車道が怖い人は、歩行者及び視聴覚障害者に恐怖心を与えないように歩道を走行する、車は車道では自転車に恐怖心を与えないようにするなど、自転車、自動車運転者の意識改革が必要。</p>	<p>原案どおり</p> <p>視聴覚障害者を含む全ての歩行者を優先する交通安全思想を基本として、施策を推進してまいります。自転車利用者については、「自転車の安全利用に関する条例」に基づき、警察、地域及び各種団体と連携し、街頭キャンペーンや学校での自転車教室、地域や企業に出向いての出前講座を実施するなど、全市的に自転車走行マナーの向上を図ってまいります。また、自動車運転者については、四季の交通安全運動などのキャンペーンや出前講座など、様々な機会を捉えて、運転者のマナー向上に向けた取組みを実施してまいります。</p>
3	1	<p>買い物弱者に対する政策が必要。</p> <p>自転車宅配が担うと思うため、業者への助成金や行政との協業が必要ではないか。</p> <p>また、高齢者が詐欺等に合わないよう、配達員の行政への登録制などの仕組みが必要ではないか。</p> <p>買い物弱者の政策が打たれることで、高齢者の免許返納は進むと思う。</p>	<p>原案どおり</p> <p>高齢者等の買い物弱者への支援については、日常生活の支援施策の一つとして福岡市保健福祉総合計画に位置付け、移動販売や臨時販売所の開設等、民間事業者等と連携しながら、地域の実情、ニーズに応じた地域の支え合いを主体とした事業として推進しているところです。</p> <p>いただいたご意見は、今後の参考とさせていただきます。</p>
4	3	<p>2（4）新型コロナウイルス感染症の影響の注視について</p> <p>ウイルスとの関係があいまいで、具体的ではない。</p>	<p>原案どおり</p> <p>新型コロナウイルス感染症の影響については、予測しにくい部分が多くあり、5年間の計画期間を通じて注視していくとともに、必要な対策については臨機に着手してまいります。</p>
5	3	<p>2（3）高まる安全への要請と交通安全、（4）新型コロナウイルス感染症への影響の注視について</p> <p>バスやタクシーなどの運転手が交通ルールを守っていない。</p>	<p>原案どおり</p> <p>いただいたご意見は、今後の参考とさせていただきます。</p>
6	3	<p>3（1）先端技術の積極的活用について</p> <p>先端技術の活用（案）として、ゴーグルや眼鏡に必要な地図情報を表示するIT機器が開発されれば、進行方向を見ながら、情報確認ができるため、ながらスマホ等による事故のリスク軽減になるのではないか。</p>	<p>原案どおり</p> <p>いただいたご意見は、今後の参考とさせていただきます。</p>

NO	頁	意見要旨	意見への対応と考え方
第1章 道路交通安全 第1節 道路交通安全についての目標（5件）			
7	5	<p>計画の中に、違反した運転の数や摘発数も入れるべきではないか。</p> <p>自転車マナーや法令が全く守られておらず、9割が何らかの違反をしており、市は現状を分析することが必要。チャリチャリで電動アシスト付き自転車のシェアサービスが開始されたが、さらに自転車のスピードが速くなるため怖い。</p>	<p>原案どおり</p> <p>交通違反検挙件数等は計画に記載しておりませんが、周知することにより、効果があると考えられます。また、現状の分析に関するご意見についても、今後の参考とさせていただきます。</p> <p>シェアサービス利用時に事業者が安全運転を啓発するなど利用者に安全利用を促すよう取り組んでまいります。</p>
8	6	<p>福岡市の交通事故発生状況をみると、AIによる危険察知の自動ブレーキである程度軽減できると思われるため、下記の通りにすべき。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自動制御技術を導入した車へ補助金を出す。 ・年齢や運転経験年数により、自動制御技術搭載車限定免許とする。 	<p>原案どおり</p> <p>安全運転サポート車や後付けの急発進防止装置の購入助成については、国の補助制度が開始され、令和3年度も継続して実施されており、今後も国の動向を踏まえるとともに、他自治体の助成制度の効果なども注視しつつ、助成による支援の必要性も含め、普及促進策について総合的に検討してまいります。</p> <p>また、令和2年6月の道路交通法の改正により、高齢運転者については、より安全に運転を継続していただくため、衝突被害軽減ブレーキやペダル踏み間違い時加速抑制装置等の先進安全機能を備えた安全運転サポート車（サポカー）に限って運転できる免許が令和4年6月までに創設されることとなっています。</p>
9	7	<p>自転車運転者は、歩行者、視聴覚障害者、対向自転車に恐怖感を与えないよう、街の意識の変更が必要。</p>	<p>原案どおり</p> <p>全ての人の交通安全が確保されるよう、「自転車の安全利用に関する条例」に基づき、警察、地域及び各種団体と連携し、街頭キャンペーンや学校での自転車教室、地域や企業に出向いての出前講座を実施するなど、全市的に自転車走行マナーの向上を図ってまいります。</p>
10	8	<p>自転車関連事故の72.8%が交差点及び交差点付近で発生しているとのことだが、信号のある交差点と、信号のない交差点で分けて評価する必要があると思う。信号のない交差点で危なかったことが多々ある。</p>	<p>原案どおり</p> <p>いただいたご意見は、今後の参考とさせていただきます。</p>
11	10	<p>3今後の道路交通安全対策を考える視点、(1)歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上について</p> <p>啓発では足りない。</p> <p>違反についてのデータを集め、警察と連携すべきではないか。</p>	<p>原案どおり</p> <p>いただいたご意見は、具体的な施策検討の際に参考とさせていただきます。</p>
第1章 道路交通安全 第2節 講じようとする施策（11件）			
12	14	<p>1 飲酒運転の撲滅、(3) 運転者教育等の充実について</p> <p>事故を起こしたり、検問にかかったりする人は常日頃から飲酒運転している可能性が高いので、そのような人の情報把握に努め、事前に防止できるような対策を行う必要があるのではないか。</p>	<p>原案どおり</p> <p>県飲酒運転撲滅条例に基づく、違反者に対するアルコール依存症に関する受診の義務付けの他、通勤・通学途上の違反については公安委員会から通勤先又は通学先である事業者はその旨を通知することになっております。また、飲酒運転に係る通報の義務化や罰則の周知など、飲酒運転の撲滅に向け取り組んでまいります。</p>

NO	頁	意見要旨	意見への対応と考え方
13	16	<p>2自転車安全利用の推進、(1)自転車利用環境の総合的整備について</p> <p>自転車レンタル業務については、事件事故を懸念し、大幅縮小が必要ではないか。</p>	<p>原案どおり</p> <p>シェアサービス利用時に事業者が安全運転を啓発するなど利用者に安全利用を促すよう取り組んでまいります。</p>
14	16	<p>2自転車安全利用の推進、(1)自転車利用環境の総合的整備、イ自転車等の駐車対策の推進について</p> <p>コロナ禍で急増している自転車宅配の駐輪場所の確保が問題となっているため、自転車宅配専用の駐輪ゾーンを決めることが有効ではないか。</p>	<p>原案どおり</p> <p>自転車を駐輪する場所については、公共性の高い駅周辺などでは行政で、それ以外のところは民間で確保を行っており、それぞれの責任において適切な駐輪ができるよう努めております。</p>
15	17	<p>2自転車安全利用の推進、(2)交通安全教育及び指導・啓発について</p> <p>市職員が自ら毎日問題の多発している地域を巡回すべきではないか。</p>	<p>原案どおり</p> <p>都心部において、市職員である自転車安全利用指導員を配置し、自転車安全利用の指導・啓発を行っており、今後とも自転車走行マナーの向上に取り組んでまいります。</p>
16	17	<p>2自転車安全利用の推進、(2)交通安全教育及び指導・啓発について</p> <p>反射材用品等の取付けについては、反射材ではなく点灯型のテールランプとすべきではないか。</p> <p>また、灯火点灯の徹底は薄暮から夜間の時間帯とせず常時とすべきではないか。</p>	<p>原案どおり</p> <p>反射材用品等は、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と考えております。</p> <p>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で、自転車利用者の責務として、夜間においては、前照灯を点灯するとともに、尾灯を点灯し、又はそれに代わる物として自転車関係法令に定める反射器材を備え付けることとしておりますので、ご意見も参考にしながら、運転者へのルール・マナーの啓発を推進してまいります。</p>
17	17	<p>2自転車安全利用の推進、(2)交通安全教育及び指導・啓発について</p> <p>指導啓発について不十分だ。自転車は原則車道、歩道は歩行者優先のこと、自転車で違反した場合、処罰、賠償の責任を負うことを明記すべきではないか。</p> <p>自転車安全利用指導員におしチャリの推進をさせるのではなく、スピーカーをつけて自転車のルール等をアナウンスさせてはどうか。</p>	<p>原案どおり</p> <p>いただいたご意見は、具体的な施策検討の際に参考とさせていただきます。</p>
18	18	<p>2自転車安全利用の推進、(4)自転車利用者に対する交通指導取締りの推進について</p> <p>市は違反のデータをとり、警察に提供すべきではないか。データがあることで、市はターゲットを絞った教育、啓発ができ、警察はピンポイントで摘発ができ相乗効果が生まれると思う。</p>	<p>原案どおり</p> <p>いただいたご意見は、具体的な施策検討の際に参考とさせていただきます。</p>
19	18	<p>2自転車安全利用の推進、(5)「福岡市自転車の安全利用に関する条例」等の周知、イ押し歩き推進区間の指定について</p> <p>渡辺通四丁目交差点から警固神社方向への50mは、西鉄改札口に面しているため押し歩き推進区間に追加すべきではないか。</p>	<p>原案どおり</p> <p>いただいたご意見は、今後の参考とさせていただきます。</p>

NO	頁	意見要旨	意見への対応と考え方
20	19	<p>3道路交通環境の整備、(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について</p> <p>住宅街などの一方通行の道や川の橋などで補助標識がない道が多く、自転車は逆走している。 このような道は「自転車を除く」の補助標識を付けて、自転車の逆走を許可してもよいのではないかと。 また、「軽車両を除く」は、子どもには解りづらいため、「自転車を除く」と明確に表記（もしくは列記）して学校でも校区の道について意識してもらおうのが良いのではないかと。</p>	<p>原案どおり</p> <p>「自転車の安全利用に関する条例」に基づき、警察、地域及び各種団体と連携し、街頭キャンペーンや学校での自転車教室、地域や企業に出向いての出前講座を実施するなど、全市的に自転車走行マナーの向上を図ってまいります。</p> <p>なお、一方通行規制の対象となる車両から自転車等の軽車両を除くかどうかについては、道路の広さや自転車の交通量等から個別に検討して実施していますので、「慣例的に自転車が逆走をしているから」という理由で「軽車両を除く」の補助標識を設置することはできません。</p> <p>また、「軽車両を除く」を「自転車除く」に替えることについても、自転車以外の軽車両の通行状況を踏まえて見直しています。</p>
21	19	<p>3道路交通環境の整備について</p> <p>自転車や原付バイクが左折専用車線がある道で直進する際、交通ルール上は、交差点まで左側通行となっているが、左折専用車線で左折した先に横断歩道がない場合、車はスピードを緩めずに左折して危険（特に博多口側の博多駅前）。</p> <p>自転車や原付バイクは直進不可なのか、直進レーンに車線変更なのか、標識などで明記すべきではないかと。</p>	<p>原案どおり</p> <p>道路交通法上、自転車や原付は、原則一番左側の車線を通行しなければならないこととなっています。</p> <p>ただし、ご質問のように、左折車線が設けられた交差点において自転車や原付が直進をする場合には、</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 自転車を含む軽車両は、左折車線から直進 ○ 原付は、直進車線から直進 <p>することになります。</p> <p>いただいたご意見は、自転車・原付バイク安全利用の啓発の際に、参考とさせていただきます。</p>
22	23	<p>3道路交通環境の整備、(3)幹線道路における交通安全対策の推進、キ道路の改築等による交通事故対策の推進について</p> <p>自転車事故等のリスクを軽減するには、自転車専用道路の整備も必要。</p> <p>自転車で車道走行する場合に問題となるのは、車との距離の近さであり、これを早急に解消するためには、白線1本で区画された路側帯の整備（白線の引き直し）だと思ふ。</p> <p>自転車通行空間ネットワーク整備計画で着手予定の道路全体の路側帯の白線の引き直しの早期完了を要望する。</p>	<p>原案どおり</p> <p>自転車通行空間の整備を行う際には、関連法令に基づき、交通の状況等を考慮しながら、道路を構成する車道、歩道、路肩、自転車通行空間などの配分を検討し、交通管理者との協議を経て決定し整備を行っており、白線の位置を変更し、路側帯を広くする際にも前記の手順が必要で。そのため、線を引きなす際には、より安全となるようあわせて着色や矢羽根等による自転車通行空間の整備を行っております。</p> <p>自転車事故のさらなる減少を図るため、ソフト・ハード両面での総合的な対策を実施してまいります。</p>

福岡市交通安全対策会議運営規程の一部改正について

1 改正の趣旨

福岡市交通安全対策会議は、本運営規程の、第2条において、委員の半数以上が出席しなければ、会議を開き、議事を決することができないと定めている。新型コロナウイルス感染症拡大防止等、やむを得ない理由により、招集しての開催が困難な状況があった場合においても、国の交通安全基本計画及び県交通安全計画に基づき、県交通安全計画策定後、すみやかに市交通安全計画を策定できるよう、書面決議を可能とする条項を加え、規程を一部改正する。

2 改正の内容

○会長が必要と認めるときには、書面により開催し議決することができる。

3 新旧対照表

旧	新
第1条・第2条 略 (新規)	第1条・第2条 略 (会議の書面開催)
第3条 略	第3条 会議は、会長が必要と認めるときは、書面によって会議を開くことができる。 2 会議の議事は、委員の書面による回答をもって決することができる。ただし、委員の過半数からの書面による回答が得られなければ、議事を決することができない。 3 前項に規定する議決を行った場合、会長はその結果を書面により速やかに委員に報告するものとする。
第4条 略	第4条 略
第5条 略	第5条 略
第5条 略	第6条 略

福岡市交通安全対策会議運営規程

(趣 旨)

第1条 この規程は、福岡市交通安全対策会議条例（昭和46年福岡市条例18号）第6条の規定に基づき、福岡市対策会議（以下「会議」という。）の議事、その他会議の運営に関し必要な事項を定めるものとする。

(会 議)

第2条 会議の招集は、会長が行う。

2 会長は、会議の議長となり、議事を司会する。

3 会議は、委員の半数以上が出席しなければ、会議を開き、議事を決することができない。

4 会議の議事は、出席委員の過半数で決し、可否同数の時は、議長の決するところによる。

(幹 事 会)

第3条 会議に、幹事をもって組織する幹事会を置く。

2 幹事会に、幹事長を置き、福岡市市民局生活安全部長の職にある者をもって充てる。

3 第2条、第1項及び第2項の規定は、幹事会の会議について準用する。

(庶 務)

第4条 会議の庶務は、市民局生活安全部防犯・交通安全課において処理する。

(委 任)

第5条 この規程に定めるもののほか、必要な事項は、会長が定める。

附 則

この規程は、昭和46年5月18日から施行する。

附 則

この規程は、昭和59年7月6日から施行する。

附 則

この規程は、平成5年4月1日から施行する。

附 則

この規程は、平成10年4月1日から施行する。

附 則

この規程は、平成11年4月1日から施行する。

附 則

この規程は、平成15年4月1日から施行する。

附 則

この規程は、平成17年4月1日から施行する。

附 則

この規程は、平成24年4月1日から施行する。

附 則

この規程は、令和2年4月1日から施行する。

令和3年度 福岡市交通安全対策会議委員

役職	職名	氏名
会長	福岡市長	高島 宗一郎
委員	九州産業保安監督部長	伊藤 浩
〃	九州運輸局福岡運輸支局長	久保田 靖彦
〃	福岡管区気象台気象防災部長	中辻 剛
〃	九州総合通信局総務部長	夏賀 邦明
〃	福岡中央労働基準監督署長	柴田 浩
〃	九州地方整備局福岡国道事務所長	福本 仁志
〃	福岡県人づくり・県民生活部長	徳永 吉之
〃	福岡県警察本部交通部長	小久井 信行
〃	福岡県中央警察署長	小野 和幸
〃	福岡市 副市長	光山 裕朗
〃	〃 副市長	中村 英一
〃	〃 副市長	荒瀬 泰子
〃	〃 市長室長	姉川 雄一
〃	〃 総務企画局長	龍 靖則
〃	〃 財政局長	松本 典久
〃	〃 市民局長	下川 祥二
〃	〃 こども未来局長	久田 章浩
〃	〃 保健福祉局長	舟越 伸一
〃	〃 住宅都市局長	西野 仁
〃	〃 道路下水道局長	名古屋 泰之
〃	〃 港湾空港局長	清家 敬貴
〃	〃 東区長	谷口 恭二
〃	〃 博多区総務部長	満生 美保
〃	〃 中央区長	藤田 三貴
〃	〃 南区長	野中 晶
〃	〃 城南区総務部長	上蘭 久美
〃	〃 早良区長	平田 誠一
〃	〃 西区長	駒田 浩良
〃	〃 消防局総務部長	兒島 貴美子
〃	〃 交通事業管理者	重光 知明
〃	〃 教育長	星子 明夫