

第10次福岡市交通安全計画

～交通事故のない社会を目指して～

平成28年10月

福岡市交通安全対策会議

ま え が き

戦後の急速な車社会の進展に伴い昭和 40 年代半ばにかけ、全国的に交通事故の死傷者が著しく増加したため、交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図ることが急務となり、交通安全対策基本法（昭和 45 年法律第 110 号）が制定されました。

福岡市においても、昭和 47 年以降同法に基づき、国及び福岡県の交通安全計画を踏まえ過去 9 次にわたる交通安全計画を策定し、総合的な交通安全対策を推進してまいりました。長年講じてきた対策の結果、昭和 44 年に 116 人が交通事故で死亡し「交通戦争」と呼ばれた時期と比較すると、平成 27 年の死者数は約 4 分の 1 まで減少するに至りましたが、31 人の方が犠牲になられております。

一方で、依然として交通事故発生件数は高水準で推移しており、事故そのものを減少させることが求められていることから、今後、なお一層の交通事故の抑止を図っていく必要があります。

また、自動車の安全技術の分野において、ICT*やIoT*、AI*など、最先端のテクノロジーを活用した研究・開発が行われており、衝突被害軽減ブレーキなどの実用化が進んでいます。福岡市でも産学官の連携により、自動運転技術の実用化を目指す動きが始まるなど、国内外において先端技術を活用した安全性の向上を図る取組みが急速に進展しつつあります。

本計画は、このような状況を踏まえ、人命尊重の理念の下、安全で安心な福岡市を実現するため、平成 28 年度から平成 32 年度までの福岡市の陸上交通（道路交通、鉄道交通、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して定めるものです。

今後、本計画に基づき、関係機関をはじめ、地域や市民団体、NPO*、事業者などによる密接な連携の下、適切で効果的な交通安全施策を効率的に推進し、交通事故のない社会の実現を目指します。

福岡市交通安全対策会議
会長 福岡市長 高島 宗一郎

目 次

計画の基本理念	1
第1章 道路交通の安全	4
第1節 道路交通の安全についての目標	4
1 道路交通事故の現状	4
2 道路交通事故の今後の見通し	7
3 今後の道路交通安全対策を考える視点	7
(1) 交通事故による被害を減らすために重点的に対応すべき対象	7
(2) 交通事故が起きにくい環境をつくるために重視すべき事項	9
4 第10次福岡市交通安全計画における抑止目標	10
第2節 講じようとする施策	11
1 飲酒運転の撲滅	11
(1) 飲酒運転撲滅に向けた気運の醸成	11
(2) 飲酒運転撲滅に向けた規範意識の確立	11
(3) 飲酒運転取締りの強化	11
(4) 運転者教育等の充実	12
(5) 自動車運送事業者に対する指導監督の充実等	12
2 自転車安全利用の推進	12
(1) 自転車利用環境の総合的整備	12
(2) 交通安全教育及び指導・啓発	13
(3) 自転車の安全性の確保	14
(4) 自転車利用者に対する指導取締りの推進	14
(5) 「福岡市自転車の安全利用に関する条例」等の周知	14
3 道路交通環境の整備	15
(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	15
(2) 幹線道路における交通安全対策の推進	17
(3) 交通安全施設等の整備事業の推進	20
(4) 歩行者空間のバリアフリー化	21
(5) 無電柱化の推進	21
(6) 効果的な交通規制の推進	21
(7) 高度道路交通システムの活用	21
(8) 交通需要マネジメントの推進	22
(9) 災害に備えた道路交通環境の整備	23
(10) 総合的な駐車対策の推進	24
(11) 道路交通情報の充実	25
(12) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備	26

4	交通安全思想の普及徹底	27
	(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	28
	(2) 効果的な交通安全教育の推進	31
	(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進	31
	(4) 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進	33
	(5) 市民の参加・共働の推進	34
5	安全運転の確保	34
	(1) 運転者教育等の充実	34
	(2) 安全運転管理の推進	36
	(3) 事業用自動車の安全プラン等に基づく安全対策の推進	36
	(4) 交通労働災害の防止等	39
	(5) 道路交通に関連する情報の充実	39
6	車両の安全性の確保	40
	(1) 自動車の検査及び点検整備の充実	40
	(2) リコール制度の充実・強化	41
7	道路交通秩序の維持	41
	(1) 交通の指導取締りの強化等	42
	(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	43
	(3) 暴走族等対策の推進	43
8	救助・救急活動の充実	44
	(1) 救助・救急体制の整備	44
	(2) 救急医療体制の整備	45
	(3) 救急関係機関の協力関係の確保等	46
9	被害者支援の充実と推進	46
	(1) 被害者救済の充実等	46
	(2) 交通事故相談活動の推進等	47
	(3) 交通事故被害者支援の充実強化	47
10	道路交通事故要因の総合的な調査分析の推進	48
第2章	鉄道交通の安全	49
第1節	鉄道事故のない社会を目指して	49
第2節	講じようとする施策	49
1	鉄道交通環境の整備	49
	(1) 鉄道施設等の安全性の向上	49
	(2) 運転保安設備等の整備	49
2	鉄道交通の安全に関する知識の普及	50
3	鉄道の安全な運行の確保	50

(1) 保安監査の実施	50
(2) 運転士の資質の保持	50
(3) 安全上のトラブル情報の共有・活用	50
(4) 気象情報等の充実	50
(5) 大規模な事故等が発生した場合の適切な対応	51
(6) 運輸安全マネジメント評価の実施	51
4 鉄道車両の安全性の確保	51
5 救助・救急活動の充実	51
第3章 踏切道における交通の安全	52
第1節 踏切事故のない社会を目指して	52
第2節 講じようとする施策	52
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 ..	52
2 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施	52
3 踏切道の統廃合の促進	53
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	53
資料集	54
用語集	63

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9次にわたる取り組みにおいて、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4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、依然として交通事故発生件数が高い水準で推移していることなどからも、より高い目標を掲げ、今後、なお一層の交通事故抑止を図っていく必要があります。そのためには、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。

1 交通事故のない社会を目指して

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。

私たちは、人命尊重の理念に基づき、交通事故のない社会を目指し、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、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、不断の取り組みを続けていきます。

2 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、自動車などと比較して弱い立場にある歩行者の安全を、また、高齢者、障がい者、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。私たちは、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。

3 先端技術の積極的活用

これまで様々な交通安全対策がとられ、交通事故は一定の減少を見たところです。今後、全ての交通分野において、更なる交通事故の抑止を図り、交通事故のない社会を実現するためには、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。

4 交通社会を構成する三要素に応じた施策の推進

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）人間に対する安全対策

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）交通機関に対する安全対策

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）交通環境に対する安全対策

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、歩行空間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、高齢社会の到来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。

5 情報通信技術（ＩＣＴ）の活用

これら三要素を結び付けるものとして、また、三要素それぞれの施策効果を高めるものとして、情報の役割が重要です。情報社会が急速に進展する中で、安全で安心な交通社会を構築していくためには情報を活用することが重要であり、特に、情報通信技術*（ＩＣＴ）の活用は人の認知や判断等の能力や活動を補い、また、人間の不注意によるミスを打ち消し、さらには、それによる被害を最小限にとどめるなど、交通安全に大きく貢献することが期待できます。このようなことから、高度道路交通システム*（ＩＴＳ）の活用等を積極的に進めます。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。

6 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）を踏まえ，交通安全の分野においても一層の被害者支援の充実を図るものとします。

7 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。

8 効果的・効率的な施策の実施

交通安全対策については，厳しい財政事情を踏まえつつも，限られた予算で最大限の効果を上げることができるよう交通安全施策を相互に連携させるとともに，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，交通事情等の変化に弾力的に対応させ，効果的に施策を推進していきます。また，交通の安全は，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あり方も視野に入れて取り組みを推進します。

9 公共交通機関等における一層の安全の確保

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，運転者等の健康管理や保安監査の充実・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，2020 年には東京オリンピック・パラリンピック競技大会が開催されることから，多くの来街者が見込まれるため，公共交通機関等へのテロや犯罪等の危害行為により交通の安全が脅かされることのないよう，公共交通機関等の安全を確保していくものとします。

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

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

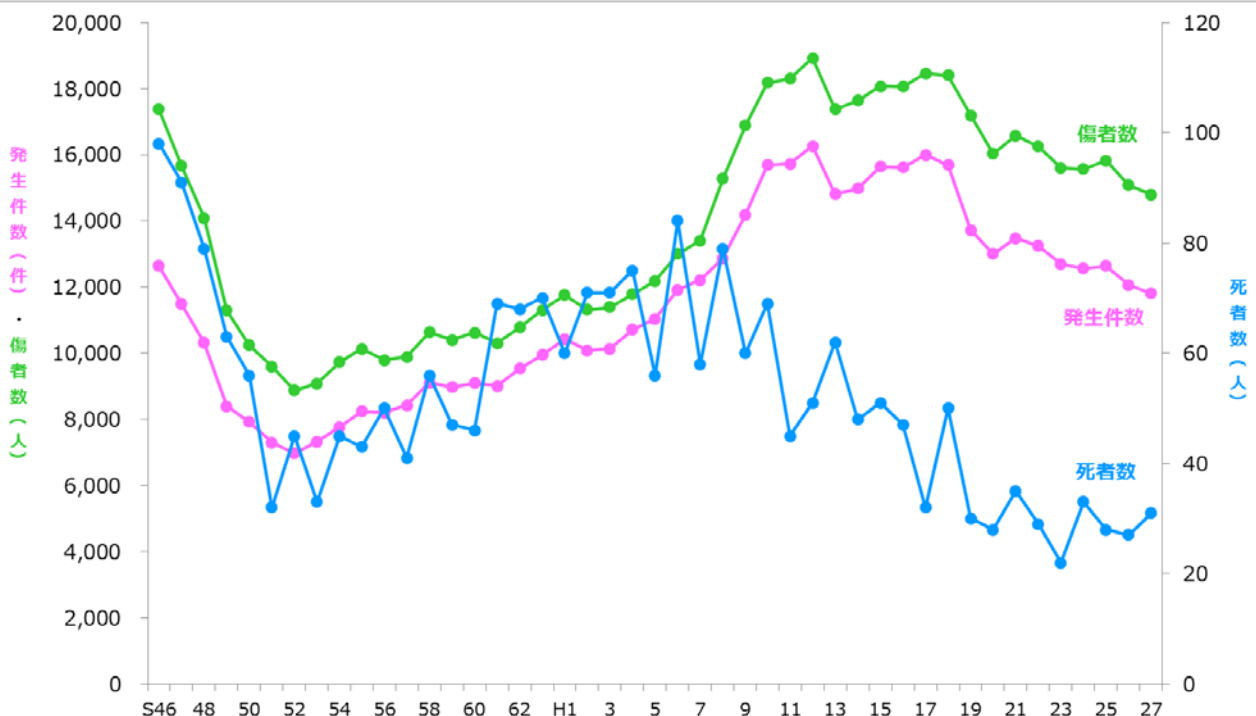
福岡市における交通事故による年間死者数は、近年 30 人前後で推移しており、平成 27 年は 31 人となっています。また、発生件数については、平成 22 年以降減少傾向にあり、平成 27 年には 12,000 件を下回り、11,810 件となりました。

第 9 次交通安全計画に掲げた「平成 27 年までに年間の交通事故死者数を 24 人以下、年間の交通事故発生件数を 10,500 件以下にする。」という抑止目標に対し、死者数・発生件数ともに達成するに至りませんでした。

また、飲酒運転による交通事故発生件数は、平成 23 年以降減少傾向にありましたが、平成 26 年から増加に転じ、平成 27 年は前年を 6 件上回る 53 件発生しており、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、近年、自転車関連の交通事故発生件数は、年間 3 千件を超えて推移していましたが、平成 27 年は 2,582 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 割強を占めていることや、自転車対歩行者の交通事故発生件数が増加傾向にあること等から、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）

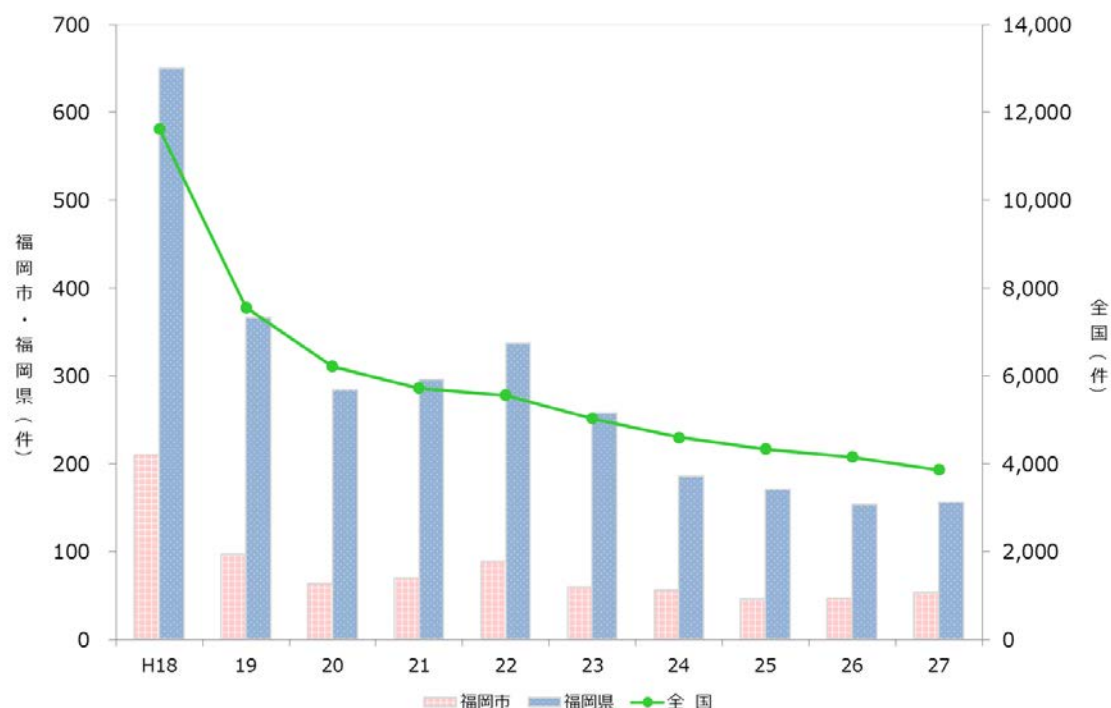


年	S46	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27
発生件数	12,643	15,687	13,723	13,002	13,481	13,247	12,700	12,568	12,643	12,065	11,810
死者数	98	50	30	28	35	29	22	33	28	27	31
傷者数	17,375	18,396	17,191	16,029	16,579	16,247	15,609	15,567	15,825	15,081	14,804

福岡市の第9次計画期間中（平成23～27年）の交通事故の特徴は、以下のとおりとなっています。

①飲酒運転による交通事故が、平成26年から増加に転じています。

過去10年間の飲酒運転事故件数の推移（福岡市、福岡県、全国）



年	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27
福岡市	210	97	63	69	89	59	56	46	47	53
福岡県	650	366	284	296	337	257	185	171	153	156
全 国	11,627	7,562	6,219	5,726	5,561	5,030	4,605	4,334	4,155	3,864

②自転車に関連する交通事故の割合が、全交通事故の2割強で推移しています。

③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4割強で推移しています。

④平成27年の自転車対歩行者の交通事故が、平成23年の同事故数の1.5倍を超えて発生しています。

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	自転車対歩行者	発生件数	全件数比率	自転車対歩行者
H23	3,279	25.8	44.1	56	7,439	17.2	102
H24	3,112	24.8	43.9	58	7,088	16.4	98
H25	2,952	23.3	43.3	66	6,817	15.6	108
H26	2,812	23.3	44.5	70	6,324	15.4	115
H27	2,582	21.9	44.7	89	5,775	14.5	126

⑤全交通事故の発生件数が減少傾向にある中、高齢者が関連する交通事故が増加傾向にあります。

⑥交通事故による高齢者の死者数が、全死者数の約半数を占めています。

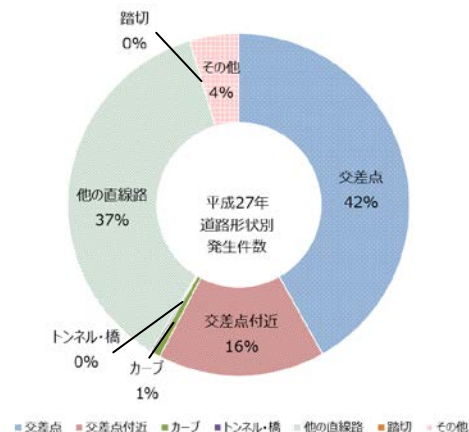
過去5年間の高齢者関連事故状況の推移（福岡市）

年	発生件数	全件数比率	死者数	全死者比率
H23	2,233	17.6	11	50.0
H24	2,251	17.9	17	51.5
H25	2,459	19.4	14	50.0
H26	2,623	21.7	12	44.4
H27	2,776	23.5	17	54.8

⑦交差点及び交差点付近で発生している交通事故の割合が、全交通事故の半数以上で推移しています。

平成27年の道路形状別交通事故発生件数（福岡市）

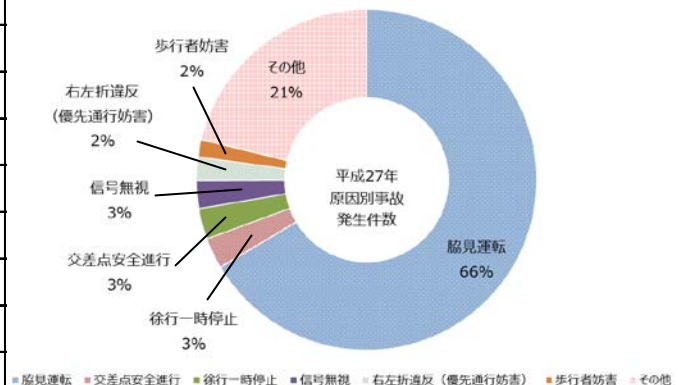
道路形状	発生件数
交差点	4,942
交差点付近	1,871
直線	4,359
カーブ	88
その他	550
計	11,810



⑧事故原因を違反別に見ると、脇見運転による事故の割合が全体の6割強で推移しています。

平成27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	7,845
交差点安全進行	350
徐行一時停止	233
信号無視	308
右左折違反	139
歩行者妨害	193
その他	2,742
合計	11,810



2 道路交通事故の今後の見通し

環境や健康に対する関心の高まりや福岡市が概ね平坦な地形であることなどから、自転車の利用が進んでおり、平成 21 年以降は自転車に関連する交通事故が全交通事故の 2 割強を占めるなど、自転車の交通事故情勢は憂慮すべき事態にあります。今後、近年増加傾向にある自転車対歩行者の事故がさらに増加することが予測されます。

また、飲酒運転による交通事故について、平成 26 年以降増加しており、憂慮すべき事態と言わざるを得ません。

さらに、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

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、近年における道路交通事故の発生件数及び傷者数の減少に鑑みると、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の変化等に対応し、また、実際に発生した交通事故に関する情報の収集、分析を充実して、より効果的な対策への改善を図るとともに、有効性が見込まれる新たな対策を推進します。

一方で、高齢者の人口の増加等により、交通事故死者数は、増減を繰り返している状況にあります。また、近年、安全不確認、脇見運転、動静不注視等の安全運転義務違反に起因する死亡事故が依然として多くなっております。また、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おります。さらに、飲酒運転の撲滅と自転車安全利用の推進という、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も生じており、これらを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、次の（１）及び（２）のように対策に係る視点を明確にした上で対策を講じていくこととします。

（１）交通事故による被害を減らすために重点的に対応すべき対象

ア 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り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危険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」の制定を契機として、平成 23 年から 25 年まで飲酒運転事故は減少しましたが、平成 26 年からは再び増加に転じており、平成 21 年と同様の傾向が繰り返されています。

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り組みが行われるとともに、罰則の強化が図られてきたにもかかわらず、飲酒運転事故が無くならないばかりか、増加していることは憂慮すべき事態にあります。

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、飲酒運転撲滅の誓いを新たにして、飲酒運転撲滅に向けた気運の醸成や飲酒運転撲滅に向けた規範意識の確立、飲酒運転取締りの強化、運転者教育等の充実など、不断の取り組みを強力に推進します。

イ 歩行者及び自転車の安全確保

安全で安心な社会の実現を図るためには、道路交通において弱い立場にある歩行者の安全を確保することが必要不可欠です。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ことがより一層求められています。

これらを踏まえ、人優先の考えの下、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において歩行空間の確保を一層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ていく必要があります。

また、自転車は、自動車等と衝突した場合には被害を受ける反面、歩行者等と衝突した場合には加害者となるため、それぞれの対策を講じる必要があります。

自転車安全利用を推進するためには、生活道路や市街地の幹線道路において、自動車や歩行者と自転車利用者の共存を図ることができるよう、自転車の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。

また、都市部の駅前や繁華街の歩道上など放置自転車が問題となっていることから、自転車駐輪場の整備等放置自転車対策を進める必要があります。

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、交通安全教育及び指導・啓発の充実を図る必要があります。

このような視点を念頭に置き、「自転車利用総合計画（平成 16 年 7 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」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。

ウ 高齢者及び子どもの安全確保

高齢者の交通安全の確保は、日常生活に必要な移動の手段を保障する上で、必要不可欠であり、今後高齢化が急速に進むことを踏まえると、高齢者が安全かつ安心して外出し、移動することのできる交通社会の形成が必要です。そのためには、多様な高齢者の実態を踏まえたきめ細かで総合的な交通安全対策を推進し、また、交通モードによる相違，すなわち，高齢者が主として徒歩，自転車等を交通手段として利用する場合と，自動車を運転する場合の相違に着目し，それぞれの特性を理解した対策を講じる必要があります。特に，後者については，今後，高齢運転者が大幅に増加することが予想されることから，高齢者が交通事故を起こさないようにするための教育や啓発等の取り組みを推進します。

また，加齢による身体機能の変化にかかわらず，高齢者が交通社会に参加することを可能にするため，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の整備を図ることも重要です。

また，高齢社会の進展と同時に考えなければならないのが少子化の進展であり，安心して子どもを産み，育てることができる社会を実現するためには，防犯の観点はもちろんのこと，子どもを交通事故から守る観点からの交通安全対策が一層求められます。

このため，子どもの安全を確保する観点から，通学路等において歩道等の歩行空間の整備を積極的に推進します。

エ 生活道路における安全確保

地域における道路交通事情等を十分に踏まえ，各地域に応じた生活道路を対象として自動車の速度抑制を図るための道路交通環境の整備，交通指導取締りの強化，安全な走行方法の普及等の対策を講じるとともに，幹線道路を走行すべき自動車が生活道路へ流入することを防止するための幹線道路における交通安全対策及び交通流の円滑化を推進するなど，生活道路における交通の安全を確保するための対策を総合的なまちづくりの中で一層推進します。

（２）交通事故が起きにくい環境をつくるために重視すべき事項

ア 先端技術の活用推進

運転者の不注意による交通事故や，高齢運転者の身体機能等の低下に伴う交通事故への対策として，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や，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，今後も科学技術の進展があり得る中で，その導入過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り組みを推進します。

イ 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大幅に減少させることができましたが、安全運転義務違反に起因する死亡事故は、依然として多い現状にあります。このため、これまでの対策では抑止が困難である交通事故について、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、当該交通事故の減少を図ります。

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、その時々々の状況を的確に踏まえた取り組みを推進します。

ウ 地域ぐるみの交通安全対策の推進

福岡市には多様な地域特性があり、そこで発生する交通事故等の諸問題も同様に多様です。これらの課題を解決するためには、地域の特性にあった対策を個別に推進していくことが重要です。

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にも、インターネット等を通じた交通事故情報の提供に努めるなどにより、これまで以上に市民に交通安全対策に関心を持ってもらい、本市における安全安心な交通社会の形成に、自らの問題として積極的に参加してもらうなど、市民主体の意識を醸成していきます。

また、安全な交通環境の実現のためには、交通社会の主体となる運転者、歩行者等の意識や行動を周囲・側面からサポートしていく社会システムを、本市における交通情勢を踏まえ、行政、関係団体、地域等の共働により形成していきます。

4 第10次福岡市交通安全計画における抑止目標

(1) 交通事故死者数及び交通事故発生件数

平成32年までに、

年間の交通事故死者数 20人以下

年間の交通事故発生件数 9,500件以下

に減少させることを目指します。

(2) 自転車事故発生件数

平成32年までに、

年間の自転車事故発生件数 2,100件以下

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

不断の取り組みを進め、飲酒運転の撲滅（ゼロ）を目指します。

【各区の抑止目標（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
抑 止 目 標	9,500 以下	1,600 以下	2,270 以下	1,580 以下	1,370 以下	610 以下	980 以下	1,090 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気運の醸成

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日に飲酒運転撲滅大会を開催します。大会では、飲酒運転の3ない運動「飲酒運転はしない、させない、絶対許さない」を改めて確認するとともに、飲酒運転撲滅宣言を行います。

また、四季の交通安全運動においては、飲酒運転の撲滅を重点目標の一つと定め、その気運を高めていきます。さらに、飲酒運転による交通事故の実態・危険性等を、様々な機会や広報媒体を通して広く周知し、その防止を図り、併せて常習飲酒運転者対策を推進し、市民の規範意識の確立を図ります。

飲酒運転撲滅宣言

飲酒運転は、市民の生命と安全を脅かし、多くの人に悲惨な結果をもたらします。法律による厳罰化が進み、また、今日多くの市民が飲酒運転撲滅に取り組んでいるにもかかわらず、未だ飲酒運転による事故は後を絶ちません。

飲酒運転のない安全で安心して暮らせる社会の実現は、私たち福岡市民すべての願いです。

私たちは、重大な犯罪を引き起こし、人の命までも奪う、社会の敵である飲酒運転者だけでなく、それを手助けする者も絶対許しません。

私たち福岡市民は、飲酒運転の撲滅に向け、地域や市民団体、NPO、事業者、行政、警察など関係機関・団体が一体となって、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取り組んでいきます。

ここに飲酒運転の撲滅を広く市民運動として展開し、社会全体で飲酒運転を撲滅することを宣言いたします。

(2) 飲酒運転撲滅に向けた規範意識の確立

地域や市民団体、NPO*、事業者、行政、警察などとの連携の下、飲酒運転の危険性や飲酒運転による交通事故の実態を周知するための交通安全教育、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り組みを支援し、官民が一体となった運動を推進します。

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、酒類製造・販売業者、駐車場関係者等とも連携してハンドルキーパー運動*の普及啓発に努めるなど、地域、職域等における飲酒運転撲滅の取り組みを更に進めます。

(3) 飲酒運転取締りの強化

飲酒運転者については、徹底した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り組みを推進します。

(4) 運転者教育等の充実

運転免許の取得時や更新時に行う講習等において、飲酒運転の危険性を理解させるための教育の充実を図ります。

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等に対する指導・啓発を推進します。

(5) 自動車運送事業者に対する指導監督の充実等

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し、労働基準法等の関係法令等の履行及び運行管理の徹底を図ります。不適切な事業者に対しては厳正な処分を行います。

また、平成 23 年 5 月 1 日施行の自動車運送事業者に対する点呼時におけるアルコール検知器の使用義務付けにより、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「福岡市自転車の安全利用に関する条例」（以下、「自転車条例」という。）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。

この自転車条例や自転車利用総合計画（平成 16 年 7 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、乗用車から自転車への転換を促進します。

また、増加している自転車対歩行者の事故を減らすため、自転車は車両であるとの原則の下、自転車道や自転車専用通行帯、自転車の通行部分を示した道路等の自転車通行空間ネットワークの整備により、自転車利用環境の総合的な整備を推進します。

また、自転車通行の安全性を向上させるため、自転車専用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、自転車専用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。

各地域において道路管理者や県警察が自転車ネットワークの作成や道路空間の整

備，通行ルール of 徹底を進められるよう「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（平成 24 年 11 月，国土交通省，警察庁）の周知を図り，さらに，自転車を共同で利用するコミュニティサイクルなどの自転車利用促進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，以前と比べて減少しているものの，天神地区，中洲地区，博多駅周辺地区などの都心部では，いまだに多くの自転車の違法駐輪が発生しています。

今後も引き続き，行政と地域，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，バリアフリー法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，障がい者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り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

自転車は道路交通法上の軽車両に当たり，交通ルールやマナーを遵守する必要があることなどについて，市民へ理解を促すため，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・啓発の取り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）

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 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などと連携し，出前講座や自転車教室の開催，街頭指導，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，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おり、交通に参加する者としての十分な自覚・責任が求められることから、そのような意識の啓発を図ります。
- (オ) 薄暮から夜間に自転車の重大交通事故が多発する傾向にあることを踏まえ、自転車の灯火点灯の徹底や、自転車の側面等への反射器材の備付けを促進します。
- (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、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・児童の自転車用ヘルメットの着用の徹底を図るため、あらゆる機会を通じて保護者等に対し、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。

(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）

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、高額な賠償を求められるケースもあり、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、自転車販売業者の協力を得つつ、損害賠償責任保険等への加入を促進します。

(4) 自転車利用者に対する指導取締りの推進

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

(5) 「福岡市自転車の安全利用に関する条例」等の周知

様々な機会をとらえ、本条例の周知を図り、自転車の安全利用を推進します。

ア 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、自転車安全利用指導員による指導・啓発を実施しています。この結果、押し歩き推進区間における自主的に押し歩きする人の割合は、自転車条例施行当初の平成25年度平均44.1%から平成27年度平均では66.0%と上昇しています。

イ 自転車安全利用推進員の委嘱（自転車条例第16条）

地域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」を委嘱しています。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。

ウ 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、これまでも警察や道路管理者等の関係機関が連携し、幹線道路と生活道路の両面で対策を推進したところであり、一定の交通事故抑止効果が確認されています。

歩行者や自転車が多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「暮らしのみち」（生活道路）の機能分化を進め、暮らしのみち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、高齢者や障がい者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を図っていくものとします。

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行空間を確保するなど、「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。

警察においては、交通規制、交通管制及び交通指導取締りの融合に配慮した施策を推進します。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前提とした「ゾーン 30」を整

備するなどの低速度規制を実施するほか、高輝度標識等の見やすく分かりやすい道路標識・道路標示の整備や信号灯器のLED化、路側帯の設置・拡幅、ゾーン規制の活用等の安全対策や、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流円滑化対策を実施します。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「バリアフリー新法」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、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。

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*、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*・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・大型化・可変化・自発光化、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。

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・効率的に対策を推進します。

イ 通学路等における交通安全対策の推進

通学路における交通安全を確保するため、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り組みを支援するとともに、道路交通実態に応じ、警察、教育委員会、学校、道路管理者等の関係機関が連携し、ハード・ソフトの両面から必要な対策を推進します。

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や幼児の通行の安全を確保するため、通学路等の歩道整備等を積極的に推進するとともに、ハンプ*・狭さく等の設置、路肩のカラー舗装、防護柵の設置、自転車道・自転車専用通行帯・自転車の通行部分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、横断歩道等の拡充等の対策を推進します。

ウ 高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備

- (ア) 高齢者や障がい者等を含めすべ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積極的に整備します。このほか、歩道の段差・傾斜・勾配の改善、音響式信号機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*、自転車駐輪場、障がい者用の駐車ます等を有する自動車駐車場等の整備を必要に応じ推進します。あわせて、高齢者、障がい者等

の通行の安全と円滑を図るとともに、高齢運転者の増加に対応するため、信号灯器のLED化、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、歩きたくするような安全で快適な歩行空間を積極的に確保します。特に、バリアフリー新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ります。また、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。

- (イ) 横断歩道、バス停留所付近の違法駐車等の悪質性、危険性、迷惑性の高い駐車違反に対する取締りを強化するとともに、高齢者、障がい者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自動二輪車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) 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*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*の利用促進を図ります。

ア 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、警察と道路管理者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、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、歩道等の整備、交差点改良、視距の改良、付加車線等の整備、中央帯の設置、バス路線等における停車帯の設置及び防護柵、区画線等の整備、道路照明・視線誘導標等の設置等の対策を推進します。

イ 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、交通の状況等を勘案しつつ、速度規制及び追越しのための右側部分はみ出し通行禁止規制等について見直しを行い、その適正化を図ります。

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します。特に、交通事故多発区間においては、大型貨物自動車等の通行区分規制、追越しのための右側部分はみ出し通行禁止規制、速度規制等の必要な安全対策を推進するとともに、交通事故、天候不良等の交通障害が発生した場合は、臨時交通規制を迅速かつ的確に実施し、二次事故の防止を図ります。

ウ 重大交通事故の再発防止

社会的に大きな影響を与える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。

エ 適切に機能分担された道路網の整備

- (ア) 高規格幹線道路*や地域高規格道路*から居住地域内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) 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。
- (ウ) 幹線道路で囲まれた居住地域内や歩行者等の多い商業地域内においては、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、生活環境の向上を図るため、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。
- (エ) 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。

オ 高速自動車国道等における交通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、高機能舗装や高輝度路面標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事故を防止するため高輝度路面標示の設置による簡易分離施設の視認性の向上、凹凸型路面標示の設置等事故防止対策の強化を図ります。また、逆走及び歩行者、自転車等の立入り事案による事故防止のための標識や路面標示の整備、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うなど、総合的な事故防止対策を推進します。

- (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を推進するとともに、臨時情報板や携帯情報端末を通じた渋滞情報の提供を推進します。
- (ロ) 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。
- (エ) 重大事故につながる可能性の高い高速道路での逆走事故を防止するため、これまでの対策拡充に加え、産学官が連携して、効果的な対策を検討、導入していきます。

カ 改築等による交通事故対策の推進

交通事故の多発等を防止し、安全かつ円滑・快適な交通を確保するため、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、バイパスの整備と併せた道路空間の再配分、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専用通行帯、自転車の通行部分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緩和を図るため、右折レーンの設置や交差点のコンパクト化等を推進します。
- (ロ) 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、自転車専用通行帯等の整備を推進します。
- (エ) 交通混雑が著しい都心部、鉄道駅周辺地区等において、人と車の交通を体系的に分離するとともに、歩行者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推進します。
- (オ) 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、歴史的みちすじ等の整備を推進します。

キ 交通安全施設等の高度化

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とともに、市内全ての信号灯器について疑似点灯防止による視認性の向上に資するLED化を推進します。

(3) 交通安全施設等の整備事業の推進

平成 27 年度から 32 年度までを計画期間とする社会資本整備重点計画（平成 27 年 9 月 18 日閣議決定）に即して、警察及び道路管理者が連携し、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。

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原因の検証に基づき、信号機の高度化、交差点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、信号機の改良、開かずの踏切の解消等を推進するほか、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*の整備拡充、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い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

警察と道路管理者が設置している「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。

（４）歩行者空間のバリアフリー化

高齢者や障がい者をはじめ，全ての人が様々な社会活動に参加することが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（平成 25 年策定）に基づき，駅，公共施設，福祉施設，病院等を結ぶ歩行空間のバリアフリー化を推進します。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します。

（５）無電柱化の推進

安全で快適な通行空間の確保，道路の防災性の向上，良好な景観の形成，情報通信ネットワークの信頼性の向上，観光振興の観点から，道路の新設，拡幅等を行う際に同時整備を推進するとともに，電線共同溝の浅層埋設等低コスト手法の導入によるコスト縮減等を図るなど無電柱化を推進します。

（６）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しボタン式信号の改善を行うなど，信号表示の調整等の運用の改善を推進します。

さらに，警察が行う交通規制の情報についてデータベース化を推進し，効果的な交通規制を行います。

（７）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に図ります。

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ICT*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、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実現に向けた取り組みを検討します。

さらに、運転者に対し、信号情報に基づく走行支援情報を提供することで、通過予定の交差点において予測される信号灯火等を把握したゆとりある運転を促し、急停止・急発進に伴う事故の防止を図ること等を目的とした信号情報活用運転支援システム*（TSPS）の整備を推進します。

エ ETC2.0の展開

ETCの通信技術をベースとしたETC2.0*サービスの普及・促進を官民一体となって展開していきます。ETC2.0*対応カーナビ及びETC2.0*車載器により、ETCに加え、渋滞回避支援、安全運転支援、災害時の支援といった情報提供サービスを提供します。また、ETC2.0*から得られる経路情報を活用した新たなサービスとして、渋滞等を迂回する経路を走行したドライバーを優遇する措置や商用車の運行管理支援などを今後展開します。

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や物流の効率化を進めます。具体的には、公共車両優先システム*（PTPS）整備を推進します。

（８）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、TDM*の定着・推進を図ります。具体的には、幹線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、フレックスタイム制*の導入等により、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します。

交通の円滑化等に係る施策については、平成 25 年 12 月に公布・施行された交通政策基本法（平成 25 年法律第 92 号）及び平成 27 年 2 月に閣議決定された交通政策基本計画に即して、県警察、道路管理者、交通関連事業者、市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します。

ア 公共交通機関利用の促進

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）に基づく福岡市地域公共交通網形成計画に位置づけられた施策を推進し、持続可能な地域公共交通網の再構築を進めるなど、公共交通機関利用の促進を図ります。

具体的には、道路交通混雑が著しい一部の道路について、バス専用・優先レーンの設定、バス停上屋・ベンチの設置や P T P S * の整備促進、パークアンドバスライド等のバスの利用促進を図るための施策を推進します。

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ります。

さらに、鉄道・バス事業者による運行頻度・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等により、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、駅前広場、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等の整備を促進します。

イ 自動車利用の効率化

貨物自動車の積載率の向上により効率的な自動車利用を推進するため、共同配送システムの構築等による物流の効率化等の促進を図ります。

（９）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、緊急輸送道路の拡幅整備や橋梁の耐震化、無電柱化を推進します。

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を推進します。

また、オンライン接続により県警察の交通管制センターから詳細な交通情報をリアルタイムで警察庁に収集し、広域的な交通管理に活用する「広域交通管制システム」の的確な運用を推進します。

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、民間事業者が保有するプローブ情報を活用しつつ、災害時に交通情報を提供するための環境の整備を推進します。

(10) 総合的な駐車対策の推進

道路交通の安全と円滑を図り、都市機能の維持及び増進に寄与するため、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 交通実態に応じた駐車規制の推進

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) 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。他方、運転者の責任を追及できない場合は、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。

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、安全で円滑な道路交通の確保に努めます。

エ 違法駐車を排除しようとする気運の醸成・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、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しようとする気運の醸成・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実除を図るため、福岡市迷惑駐車の実除に関する条例(平成6年福岡市条例第12号)に基づき迷惑駐車実除重点区域を定めて、指導員による巡回指導並びに啓発活動を行います。また、天神・中洲地区など違法駐停車客待ちタクシーが問題となっている地域では、地点ごとに監督官庁、道路管理者、交通管理者、事業者団体等による対策を協議する場を設け、その解消に向け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り組みの促進、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、違法駐車の実除、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。

(11) 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す。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、光ファイバーネットワーク等の新たな情報技術を活用しつつ、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。

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VICIS*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道路交通情報通信システム*(VICIS)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*サービスを行うことにより、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者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

時間別・車種別等の交通規制の実効を図るための視認性・耐久性に優れた大型固定標識の整備並びに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、必要に応じ路側可変標識の整備を行います。

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を推進するとともに、案内標識の英語表記改善の推進等により、国際化の進展への対応に努めます。

(12) 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、許可条件の履行、占用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します。

さらに、道路上から不法占用物件等を一扫するためには、沿道住民を始め道路利用者の自覚に待つところが大いことから、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」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、繁華街、小住宅集合地域、交通頻繁地域等、子どもの遊び場等の環境に恵まれない地域又はこれに近接する地域に、優先的に、主として幼児及び小学校低学年児童を対象とした児童広場等を設置するとともに、公立の小学校校庭の平日の放課後や土曜・日曜・休日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、特殊車両通行許可制度の周知を図ります。

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、交通社会の一員としての責任を自覚し、交通ルールの遵守、交通安全意識と交通マナーの向上に努め、相手の立場を尊重し、地域の安全にも貢献できる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、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、子どもや高齢者、障がい者等の交通弱者に関する知識や思いやりの心を育むとともに、交通事故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、幼児から成人に至るまで、心身の発達段階やライフステージに応じた段階的かつ体系的な交通安全教育を行います。

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、地域ぐるみで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、自転車運転者講習制度の施行も踏まえ、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、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、市、警察、関係機関・団体、地域社会及び家庭が互いに連携を図りながら、地域ぐるみの活動を推進します。また、地域における指導者の育成を図りながら、市民自らが十分理解して安全な交通行動を実践できるような参加・体験・実践型の交通安全教育や、高齢者を中心に、子ども・親を含めた 3 世代による世代間交流事業等を積極的に取り入れるとともに、インターネット等を活用し、必要な情報を分かりやすく提供します。

特に、自転車関連の交通事故発生件数が全体の 5 分の 1 を超え、自転車利用の増加に伴う自転車の交通事故の増加が懸念される状況にあることから、自転車安全利用に関する教育及び指導・啓発の取り組みを充実させます。

また、若者を中心とする層に対しては、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高揚を図るとともに、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。

(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

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、日常生活において道路を安全に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。

- (ア) 教職員及び保育士の指導力の向上及び教材等の整備・充実を図るとともに、家庭や地域及び関係機関・団体と連携・協力を図りながら、視聴覚教材等を利用した分かりやすい実習・指導等で、交通安全教育を計画的かつ継続的に行います。
- (イ) 保護者が常に幼児の交通安全の手本となり、家庭生活等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。
- (ウ) 交通ボランティアによる幼児に対する通園時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 児童に対する交通安全教育

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、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。

- (ア) 体育、道徳、学級活動・児童会活動・学校行事等の特別活動、総合的な学習の時間等を中心に、歩行者としての心得、自転車の安全な利用、乗り物の安全な利用、危険の予測と回避、交通ルールの意味及び必要性等について、家庭や地域及び関係機関・団体と連携・協力を図りながら、重点的に交通安全教育を実施します。
- (イ) 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活用するとともに、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。
- (ウ) 保護者等が日常生活の中で模範的な行動をとり、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、交通安全講習会等を実施します。
- (エ) 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します。

ウ 中学生に対する交通安全教育

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、全生徒に対し交通安全教育を実施します。

- (ア) 保健体育、道徳、学級活動・生徒会活動・学校行事等の特別活動、総合的な学習の時間等を中心に、歩行者としての心得、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、応急手当等について、家庭や地域及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、交通安全教育を実施します。

- (イ) 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活用するとともに、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。
- (ロ) 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

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します。

また、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、運転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こととします。

- (ア) 保健体育、ホームルーム活動・生徒会活動・学校行事等の特別活動、総合的な学習の時間等を中心に、自転車の安全な利用、二輪車・自動車の特性、危険の予測と回避、運転者の責任、応急手当等について理解を深めるとともに、将来の運転者として備えておくべき安全意識を醸成するため、参加・体験・実践型の交通安全教育を家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら推進します。
- (イ) 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活用するとともに、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。
- (ロ) 関係機関・団体は、指導者の派遣及び情報の提供等の支援を行います。
- (エ) 小中学校等との交流を図るなどして、交通安全ボランティア活動を推進します。

オ 成人に対する交通安全教育

自動車等の安全運転の確保の観点から運転免許の取得時及び取得後の運転者の教育を中心として行うほか、様々な機会を捉え、社会人、大学生等に対する交通安全教育と併せて、自転車安全利用の教育の推進を図ります。さらに、飲酒運転の危険性や飲酒運転による交通事故の実態など、飲酒運転をしない、させないことについて教育します。

- (ア) 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。
- (イ) 運転免許取得後の教育は、運転者としての社会的責任の自覚、安全運転に必要な技能及び危険予測・回避の能力の向上、交通事故の悲惨さに対する理解、交通安全意識・交通マナーの向上を目標とし、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行う運転者教育及び事業所の安全運転管理者、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。
- (ロ) 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る等、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ります。

- (エ) 自治協議会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。
- (オ) 大学生等に対しては、学生の二輪車・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。
- (カ) 自転車通勤者に対し、企業等を通じて出前講座を開催するなど、自転車安全利用の教育の推進に努めます。

カ 高齢者に対する交通安全教育

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、自動車運転者側から見た歩行者や自転車の危険行動を理解させるとともに、道路及び交通の状況に応じて安全に道路を通行するために必要な実践的技能及び交通ルール等の知識を習得させることを目標とします。

- (ア) 高齢者に対する社会教育活動・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。
- (イ) 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ぐるみで確保されるように努めます。
- (ウ) 電動車いすを利用する高齢者に対しては電動車いすの製造メーカー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。
- (エ) 地域における高齢者の安全運転の普及を促進するため、シルバーリーダーを対象とした交通安全教育を実施します。
- (オ) 地域及び家庭において適切な助言等が行われるよう、自治協議会等における活動や、高齢者を中心に、子ども、親の3世代が交通安全をテーマに交流する世代間交流の促進に努めます。

キ 障がい者に対する交通安全教育

地域における福祉活動の場を利用するなどして、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。また、身近な場所における教育機会の提供、字幕入りビデオ等の効果的な教材の開発等に努めるとともに、介護者、交通ボランティア等の障がい者に付き添う者を対象とした講習会等を実施します。

ク 外国人に対する交通安全教育

住民登録時においてウェルカムキット*等によるわが国の交通ルールの周知や、最近の国際化の進展を踏まえ外国人向け教材の充実に図り、効果的な交通安全教育を推進します。

また、日本語学校や大学並びに外国人を雇用する使用者や関係機関・団体等を通じて、外国人の講習会等への参加を促進するとともに、情報等の提供を行います。

（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技能及び知識を習得し、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。

また、受講者の年齢や道路交通への参加の態様に応じた交通安全教育指導者の養成・確保、シミュレーター等の教育機材等の充実及び映像記録型ドライブレコーダーによって得られた事故等の情報を活用するなど効果的な教育手法の開発・導入に努めます。

さらに、交通安全教育の効果を確認し、必要に応じて教育の方法、利用する教材の見直しを行うなど、常に効果的な交通安全教育ができるよう努めます。

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、講師の派遣及び情報の提供等、相互の連携を図りながら交通安全教育を推進します。

（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り組みを推進するため、四季の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として、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、後部座席を含めた全ての座席のシートベルトとチャイルドシートの正しい着用徹底、夜間（特に薄暮時）における交通事故防止等、交通情勢に即した事項を設定します。実施にあたっては、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・発展を図ります。また、事後に運動の効果を検証、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。

さらに、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を実施すること等により、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。

イ 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。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します。

【参考】一般道のシートベルト着用率（平成 27 年 10 月現在。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 98.4%，助手席 94.6%，後部座席 35.1%，
- ・福岡県 運転席 92.4%，助手席 93.2%，後部座席 41.1%

ウ 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、その取り組みを強化します。

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。

【参考】チャイルドシート使用率（平成 27 年 6 月現在。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歳未満全体 62.7%，5歳児 38.1%，1～4歳児 64.4%，1歳児未満 85.2%
- ・福岡県 6歳未満全体 57.7%，5歳児 42.5%，1～4歳児 54.4%，1歳児未満 81.7%

エ 反射材用品等の普及促進

薄暮時から夜間における視認性を高め、歩行者及び自転車利用者の事故防止に効果が期待できる反射材用品や自発光式ライト等の普及を図るため、各種広報媒体を活用して積極的な広報啓発を推進するとともに、反射材用品等の視認効果、使用方法等について理解を深めるため、参加・体験・実践型の交通安全教育を実施します。

反射材用品等は、全年齢層を対象として普及を図る必要がありますが、歩行中の交通事故死者数の中で占める割合が高い高齢者に対しては、特にその普及の促進を図ります。また、衣服や靴、鞆等の身の回り品への反射材用品の組み込みを推奨するとともに、適切な反射性能等を有する製品についての情報提供に努めます。

オ 危険ドラッグ対策の推進

麻薬・覚醒剤乱用防止運動のポスター等に危険ドラッグに関する内容を盛り込んで配布するとともに、教育機関等へ薬物の専門家を派遣し、啓発活動を行う等、危険ドラッグの危険性・有害性に関する普及啓発を図ります。

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、具体的に訴求力の高い内容を重点的かつ集中的に実施するなど、実効の上がる広報を次の方針により行います。

- (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や、各種の広報媒体を通じての集中的なキャンペーンを積極的行います。
- (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活用等により、家庭に浸透させるきめ細やかな広報に努めます。
- (ウ) 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や情報の提供を行うとともに、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ります。

キ 自動車事故を防止するための取り組み支援（安全運転推進事業の実施）

安全運転に関する知識・運転技術等の向上を図る講習等の開催や受講の促進の観点から、安全運転推進事業の確実な実施を図ります。

ク 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、高齢運転者標識（図 1）の普及・活用を図り、加齢に伴う身体機能の変化が交通行動に及ぼす影響について科学的な知見に基づいた広報を積極的に行います。また、他の年齢層に高齢者の特性を理解させるように努めるとともに、高齢運転者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。
- (イ) 肢体不自由であることを運転免許に条件で付されてある方が運転中に取り付ける標識（身体障害者標識：図 2）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) 薄暮時から夜間にかけて重大交通事故が多発する傾向にあることから、重大交通事故の主原因となっている最高速度違反、飲酒運転等による交通事故実態・危険性等を広く周知し、これら違反の防止を図るとともに、自動車及び自転車の前照灯の早期点灯を促進します。
- (エ) 二輪車運転者の被害軽減を図るため、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) 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に努めます。また、自動車アセスメント*情報や交通事故の概況などの情報を自動車ユーザー、自動車運送事業者などに適時適切に提供することで、関係者の交通安全に関する意識を高めます。



図 1 高齢運転者標識



図 2 身体障害者標識

（４）交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進

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

（５）市民の参加・共働の推進

交通の安全は、市民の安全意識により支えられることから、市民自らが交通安全に関する自らの意識改革を進めることが重要です。

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・共働を積極的に進めます。

このような観点から、安全で良好なコミュニティ形成を図るため、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」を作成したり、交通安全総点検等市民が積極的に参加できるような仕組みをつくったりするほか、その活動において、当該地域に根ざした具体的な目標を設定するなどの交通安全対策を推進します。

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を図ります。

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、高齢者や障がい者、子どもを始めとする歩行者や自転車に対する保護意識の高揚を図ります。

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を図るとともに、交通労働災害の防止等を図るための取り組みを推進します。

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を図ります。

（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を図るとともに、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を行う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ります。

特に、飲酒運転の危険性を理解させるため、飲酒運転に関する教育、講習等の充実を図ります。

ア 運転免許を取得しようとする者に対する教育の充実

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ます。

イ 運転者に対する再教育等の充実

取消処分者講習、初心運転者講習、更新時講習及び高齢者講習において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、講習指導員の資質の向上を図り、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 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。

エ 高齢運転者対策の充実

(7) 高齢者に対する教育の充実

高齢運転者に対しては、更新時講習等における高齢者学級の拡充、高齢者講習の効果的な実施に努めるほか、関係機関・団体、自動車教習所等と連携して、個別に安全運転の指導を行う講習会等を実施し、高齢運転者の受講機会の拡大を図るとともに、その自発的な受講の促進に努めます。

(イ) 臨時適性検査等の確実な実施

認知機能検査、運転適性相談等の機会を通じて、認知症の疑いがある運転者の把握に努め、臨時適性検査の確実な実施等により、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) 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を促進を図ります。

オ シートベルト、チャイルドシート及び乗車用ヘルメットの正しい着用の徹底

シートベルト、チャイルドシート及び乗車用ヘルメットの正しい着用の徹底を図るため、着用推進キャンペーンを積極的に行うとともに、着用義務違反に対する街

頭での指導取締りの充実を図ります。

カ 自動車安全運転センターの活用

自動車安全運転センター安全運転中央研修所における各種の訓練施設を活用し、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参加・体験・実践型の交通安全教育の充実を図ります。

キ 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。

ク 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るとともに、引き続き、適性診断の実施者への民間参入を促進します。

ケ 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) 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、映像記録型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事故等の情報の交通安全教育や安全運転管理へ活用する方法について周知を図ります。

(3) 事業用自動車の安全プラン等に基づく安全対策の推進

事業用自動車の事故死者数・人身事故件数の半減等を目標に立てた事業用自動車総合安全プランに基づく、安全体質の確立、コンプライアンスの徹底等についての取り組みを推進します。

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*評価を行います。運輸安全マネジメント*評価にて、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り組みを的確に確認します。

自動車運送事業の運行管理者に対する指導講習については、自動車運送事業の安全を確保するため、事業者に対し、運行管理者に受講させるよう義務付けるとともに、講習の実施者への民間参入を促進します。

イ 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、運行の安全性確保に努めるため、空港等のバス発着場を中心とした街頭検査を実施し、バス事業における交代運転者の配置、運転者の飲酒・過労等の運行実態を把握します。

行政が保有する事業用自動車に関する各種情報の分析機能を強化するため、事業者特性・事故原因等の相関及び傾向を分析し、事故を惹起するおそれの高い事業者等を抽出する「事業用自動車総合安全情報システム」を構築し、効果的・効率的な指導・監督を実施することで、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。

以上のような取り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。

ウ 飲酒運転の撲滅

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、常習飲酒者をはじ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、危険ドラッグ等薬物使用による運行の絶無を図るため、危険ドラッグ等薬物に関する正しい知識や使用禁止について、運転者に対する日常的な指導・監督を徹底するよう、事業者や運行管理者等に対し指導を行います。

エ ICT・新技術を活用した安全対策の推進

事業者による事故防止の取り組みを推進するため、衝突被害軽減ブレーキ等の A

S V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、自動車のI C T*化の進展や通信システムを利用したテレマティクス技術により取得可能になった運転情報や自動車運転者の生体情報、事故情報等を含むビッグデータを活用した事故防止運行モデル等を構築し、同モデルの普及を図るとともに、車両と車載機器、ヘルスケア機器等を連携させた次世代型の運行管理・支援システムを検討・実現するほか、急加速・急ブレーキの回数等の様々な運転情報を基に、安全運転指導サービスや安全運転を促すテレマティクス保険など、民間による安全運転促進のための新たなサービスの提供を促進することにより、更なる事故の削減を目指します。

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・タクシーの業態毎の特徴的な事故傾向を踏まえた事故防止の取り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、新たな免許区分である準中型免許の創設を踏まえ、初任運転者向けの指導・監督マニュアルの策定や、高齢運転者等に対する、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 1 月 15 日に発生した軽井沢スキーバス事故を踏まえ、規制緩和後の貸切バス事業者の大幅な増加と監査要員体制、人口減少・高齢化に伴うバス運転者の不足、旅行業者と貸切バス事業者の取引関係等の構造的な問題を踏まえた再発防止策について、結論の得られたものから速やかに実施します。

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、事故の背景にある組織的・構造的問題の更なる解明や、より客観的で質の高い再発防止策を提言するため、平成 26 年に事業用自動車事故調査委員会が発足したところであり、引き続き、同委員会における事故の原因分析・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り組みを促進します。

キ 運転者の体調急変に伴う事故防止対策の推進

運転者の体調急変に伴う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、脳ドック等のスクリーニング検査の普及を図るための方策を検討・実施します。

ク 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マーク事業）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。

（４）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行うことにより、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担当管理者の配置、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自動車運転業務従事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。

（５）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*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の確保を図るため、関係者に対して、コンテナ貨物の重量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」を地方連絡会議や関係業界を通じて、現場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、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

自動車にはブレーキ・パッド*、タイヤ等走行に伴い摩耗・劣化する部品や、ブレーキ・オイル、ベルト等のゴム部品等走行しなくても時間の経過とともに劣化する部品等が多く使用されており、適切な保守管理を行わなければ、不具合に起因する交通事故等の可能性が大きくなることから、自動車の適切な保守管理を推進する必要があります。

自動車の保守管理は、一義的には、自動車使用者の責任の下になされるべきですが、自動車は、交通事故等により運転者自身の生命、身体のみでなく、第三者の生命、身体にも影響を与える危険性を内包しているため、自動車検査により、各車両の安全性の確保を図ります。

(1) 自動車の検査及び点検整備の充実

ア 自動車検査の充実

道路運送車両の保安基準の拡充・強化に合わせて進化する自動車技術に対応して、電子化された安全装置の故障診断検査機器の開発、ICT*化による自動車検査情報の活用等の検査の高度化を進めるなど、道路運送車両法（昭和 26 年法律第 185 号）に基づく新規検査等の自動車検査の確実な実施を図ります。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は、その実施機関である軽自動車検査協会における検査の効率化を図るとともに、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全市的に展開するなど、自動車ユーザーによる保守管理の徹底を推進します。

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します。

なお、車両不具合による交通事故については、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。

(4) 不正改造車の排除

道路交通に危険を及ぼすなど社会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、不正改造の悪質・危険性についても広く一般市民に啓発します。

(ウ) 自動車分解整備事業の適正化及び近代化

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、自動車分解整備事業者に対し、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、自動車分解整備事業者における経営管理の改善や整備の近代化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、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、自動車整備業が自動車の新技術及び多様化するユーザーニーズに対応するための環境整備・技術の高度化を推進します。

また、整備主任者等を対象とした新技術研修の実施等により、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るが、近年ペーパー車検*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。

(2) 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*が行われていることから、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、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、悪質・危険な運転行為による死傷事犯であっても従前の危険運転致死傷罪に該当せず自動車運転過失致死傷罪が適用された事件などを契機とした罰則の見直しを求める意見を背景として、平成 26 年 5 月から自動車の運転により人を死傷させる行為等の処罰に関する法律（平成 25 年法律第 86 号。以下「自動車運転死傷処罰法」という。）が施行されたことを踏まえ、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を図ります。

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、地域ぐるみ

での暴走族根絶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) 交通の指導取締りの強化等

ア 一般道路における効果的な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交通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。

(7) 交通事故抑止に資する指導取締りの推進

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、著しい速度超過、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、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り組みを推進します。また、引き続き、児童、高齢者、障がい者の保護の観点に立った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、新たな速度取締り機器の導入を図るとともに、交通反則切符自動作成機の導入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 高速自動車国道等における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交通事故に直結するおそれがあることから、交通の指導取締り体制の整備に努め、交通流や交通事故発生状況等の交通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、違反の未然防止及び交通流の整序を図ります。

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、自動速度違反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、著しい速度超過、飲酒運転、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

交通事故事件等の捜査においては、初動捜査の段階から自動車運転死傷処罰法第2条又は第3条（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ります。

イ 専従捜査体制の強化等

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ます。

ウ 交通事故事件等に係る科学的捜査の推進

常時録画式交差点カメラやひき逃げ事件等の被疑車両の特定に資する捜査支援システム等、科学的捜査を支える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地域、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います。

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（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））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、事前の情報の入手に努め、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、騒音関係違反及

び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行状、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、暴力団とかか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、特に迅速かつ厳重に行います。

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ることがないように、「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、高速自動車国道等を含めた道路上の交通事故に即応できるよう、救急医療機関、消防機関等の救急関係機関相互の緊密な連携・協力関係を確保しつつ、救助・救急体制及び救急医療体制の整備を図ります。

特に、負傷者への救命効果を図る観点から、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、交通事故現場からの緊急通報体制の整備やバイスタンダー*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

大規模道路交通事故等の多数の負傷者が発生する事故に対処するため、連絡体制の整備、救護訓練の実施により、医療機関との連携強化を図り、救助・救急体制の充実を推進します。

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、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、講習会の開催及び救急の日、救急医療週間等の機会を通じて広報啓発活動を推進していくとともに、応急手当普及員の養成や救急要請受信時における応急手当の口頭指導を実施していきます。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、小・中学校においては、児童・生徒に対し救命講習を行い、その中で命の大切さや思いやりの心を養っていくとともに、教職員に対しては、救命講習指導者資格を認定できる講習を実施し、指導者の充実を図り、より多くの救護者を育成していきます。

エ 救急救命士の養成及び救急業務の高度化への取り組み

救急救命士の養成を継続して行うとともに、救命処置範囲拡大等による救急高度化に的確に対応していくため、メディカルコントロール*体制の充実を図り、救急救命士を含めた救急隊員の応急処置等の質の確保や向上に取り組んでいきます。

オ 救助・救急用資機材の整備及び消防ヘリコプターによる救急業務の推進

救助工作車、救助資機材の整備を推進するとともに、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促進します。

また、消防ヘリコプターは、交通事故の状況把握、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、救急業務における消防ヘリコプターの積極的活用を推進します。

カ 救助隊員教育訓練の充実

複雑多様化する救助・救急事象に対応するため、救助隊員の知識・技術等の向上を図るため、教育訓練を強力に推進します。

（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及び救命救急センター等の三次救急医療体制の確保を図ります。

さらに、救急患者の医療を確保するため、救急医療施設の情報の収集・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、救急隊が行った活動について医師から検証を受ける事後検証、心肺停止前の薬剤投与など救急救命士の処置範囲拡大、救急車と救急隊員を救命救急センター等に派遣するワークステーション方式による研修によりメディカルコントロール*体制を充実させるほか、救急隊が現場活動において医師と直接交信し、指示・指導・助言を受ける等、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活動ができる体制の整備を図ります。

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、大きな不幸に見舞われており、交通事故被害者等を支援することが極めて重要なことから、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害者数は依然として高い水準にあることから、引き続き、重度後遺障害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、損害賠償保険等への加入を加速化します。

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）被害者救済の充実等

自動車損害賠償保障制度は、交通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ため、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）交通事故相談活動の推進等

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広報を行うほか、広報誌の活用等により、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します。
- （エ）自動車事故被害者が弁護士による自動車事故に関する法律相談・示談あっ旋等を無償で受けられるよう、日弁連交通事故相談センターにおける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、福利厚生へ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推進するとともに、関係機関相互の連携を図り、さらに、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、刑事手続きの流れ等をまとめた「交通事故被害者の手引」を作成し、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い合わせに応じ、適切な情報の提供を図ります。

10 道路交通事故要因の総合的な調査分析の推進

交通事故は人・道・車の３要素が複雑に絡んで発生するものといわれていることから、３要素それぞれの関連分野における研究開発を一層推進するとともに、各分野の協力の下、総合的な調査分析を充実することが必要です。

そこで、交通事故の発生要因が複雑化、多様化していること、高齢者人口・高齢運転者の増加、ＩＣＴ*の発展、道路交通事故の推移、道路交通安全対策の今後の方向を考慮して、人・道・車それぞれの分野における研究開発を計画的に推進します。

特に、高齢社会の進展に伴う交通事故情勢の推移に対応して、高齢者が安全にかつ安心して移動・運転できるよう、適切な安全対策を実施するため、道路を利用する高齢者及び高齢運転者の交通行動特性を踏まえた効果的な交通事故防止対策に関する研究を推進します。

さらに、交通事故の実態を的確に把握し、効果的な交通安全施策の検討、立案等に資するため、関係機関等との連携を密にし、交通事故総合分析センターを積極的に活用して、人、道及び車について総合的な観点からの交通事故分析を行うとともに、交通事故統計分析結果に基づく効果的な交通事故抑止対策を推進します。

また、保有する交通事故調査・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

平成 23 年から 27 年までの間、乗客の死亡事故は発生していません。しかしながら、平成 17 年 4 月の J R 西日本福知山線列車脱線事故（乗客 106 人が死亡）、同 17 年 12 月の J R 東日本羽越線列車脱線事故（乗客 5 人が死亡）のように、一たび事故が発生すると、利用者の利便に重大な支障をもたらすばかりでなく、被害が甚大となり、市民の信頼を大きく揺るがす状況となるため、第 2 節に掲げる諸施策を総合的かつ強力に推進することにより、鉄道交通の安全の確保を目指します。

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。特に、人口減少等による輸送量の伸び悩み等から厳しい経営を強いられている地域鉄道については、補助制度等を活用しつつ、施設、車両等の適切な維持・補修等の促進を図ります。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、障がい者等の安全利用にも十分配慮し、段差の解消、ホームドア又は内方線付き点状ブロック等による転落防止設備の整備等によるバリアフリー化を引き続き推進します。

（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 A T S *（自動列車停止装置）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※の整備については平成 28 年 6 月に完了していますが、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、全国交通安全運動や踏切事故防止キャンペーンの実施、鉄道事業者が一体となって、鉄道利用者にホームにおける「ながら歩き」の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、鉄道事業者への保安監査等を実施し、適切な指導を行うとともに、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。

さらに、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ます。

（１）保安監査の実施

鉄道事業者に対し、定期的に又は重大な事故等の発生を契機に保安監査を実施し、輸送の安全の確保に関する取り組みの状況、施設及び車両の保守管理状況、運転取扱いの状況、乗務員等に対する教育訓練の状況等について適切な指導を行うとともに、過去の指導のフォローアップを実施します。計画的な保安監査のほか、同種トラブルの発生等の際にも臨時保安監査を行うなど、メリハリの効いたより効果的な保安監査を実施するなど、保安監査の充実を図ります。

（２）運転士の資質の保持

運転士の資質の確保を図るため、動力車操縦者運転免許試験を適正に実施します。また、資質が保持されるよう、運転管理者及び乗務員指導管理者が教育等について適切に措置を講ずるよう指導します。

（３）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うとともに、安全上のトラブル情報を関係者間において共有できるよう、情報を収集し、速やかに鉄道事業者へ周知します。また、国への報告対象となっていない安全上のトラブル情報について、鉄道事業者による情報共有化を推進します。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。

（４）気象情報等の充実

鉄道交通に影響を及ぼす台風、大雨、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。

(５) 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。

また、都市圏、幹線交通における輸送障害等の社会的影響を軽減するため、鉄道事業者に対し、列車の運行状況を適確に把握して、乗客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。

(６) 運輸安全マネジメント評価の実施

鉄道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*評価を行います。運輸安全マネジメント*評価にて、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り組みを的確に確認します。

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

鉄道の重大事故等の発生に対して、避難誘導、救助・救急活動を迅速かつ的確に行うため、主要駅における防災訓練の充実や消防機関、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

福岡市内の踏切事故（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。）の平成27年の発生件数は1件、傷者数は1人であり、近年低水準で推移しています。

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、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、除却を検討するとともに、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、効果の早期発現を図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立体横断施設の設置等を促進します。

なお、歩道が狭隘な踏切についても、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に事故防止効果の高い構造への改良を促進します。

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、当面の対策や踏切周辺対策等も踏切対策に位置付け、ソフト・ハード両面からできる対策を総動員します。

2 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施

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、併せて道路標識等の大型化、高輝度化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，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，踏切信号機の設置や踏切保安設備等の高度化を図るための研究開発等を進めるとともに，車両等の踏切通行時の違反行為に対する指導取締りを積極的に行います。

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。

このほか，踏切道に接続する道路の拡幅については，踏切道において道路の幅員差が新たに生じないように努めるものとします。

〔 資 料 集 〕

○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

条例第81号

(目的)

第1条 この条例は、自転車の安全利用の推進及び促進に関し、基本理念を定め、市、市民等その他の主体の責務を明らかにするとともに、施策の基本となる事項を定めることにより、自転車の安全利用に関する普及啓発及び環境の整備を図るための諸施策を推進し、もって市民等の交通安全の確保及び自転車の利用促進に寄与することを目的とする。

(定義)

第2条 この条例において、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) 自転車 道路交通法（昭和35年法律第105号）第2条第1項第11号の2に規定する自転車をいう。
- (2) 市民等 市内に居住し、若しくは滞在し、又は市内を通過する者をいう。
- (3) 地域等 地域、学校、家庭又は職場をいう。
- (4) 灯火 道路交通法施行令（昭和35年政令第270号）第18条第1項第5号に規定する灯火をいう。
- (5) 自転車事故の保険等 自転車に関する交通事故により生じた損害を賠償し、及び傷害を補償するための保険又は共済をいう。
- (6) 関係機関 自転車の安全利用に関する施策を実施する国及び地方公共団体の機関をいう。
- (7) 関係団体 交通安全に関する活動を行うことを主な目的として組織された団体及び自転車の安全利用に関する活動を行う団体をいう。
- (8) 専修学校等 学校教育法（昭和22年法律第26号）第124条に規定する専修学校及び同法第134条第1項に規定する各種学校をいう。

(基本理念)

第3条 自転車の安全利用の推進及び促進は、市民等一人ひとりが自転車の安全利用について理解を深め、交通事故を防止するよう心がけ、他人を思いやり、互いに譲り合う精神を醸成するとともに、市その他の主体が自転車を安全に利用することができる環境の整備に努め、もって人に優しく安全で快適なまち福岡の実現を目指すことを基本理念として行うものとする。

(市の責務)

第4条 市は、第1条の目的を達成するため、次に掲げる施策を実施するものとする。

- (1) 自転車の安全利用に関する教育、啓発及び指導
- (2) 地域等における自転車の安全利用に関する活動の支援

(3) 自転車への灯火の備付け、自転車の両側面への反射器材の備付け、自転車の定期的な点検整備及び自転車事故の保険等への加入の促進

(4) 自転車の安全利用を促進するための道路環境の整備

(5) 前各号に掲げるもののほか、第1条の目的を達成するために必要な施策

2 市は、前項各号に掲げる施策の実施に当たっては、関係機関及び関係団体と緊密な連携を図り、必要な協力を求めるものとする。

(市民等の責務)

第5条 市民等は、自転車の安全利用について理解を深め、交通事故の防止に努めるとともに、地域等において自転車の安全利用の促進に寄与するよう努めなければならない。

(自転車利用者の責務)

第6条 自転車利用者は、道路交通法その他の法令を遵守しなければならない。

2 自転車利用者は、歩道においてその利用する自転車の進行が歩行者の通行を妨げるおそれがあるときは、あらかじめ当該自転車を押して歩く等、歩行者の交通安全の確保に十分に配慮するよう努めなければならない。

3 自転車利用者は、その利用する自転車に灯火を備え付けるとともに、当該自転車の両側面に反射器材を備え付けるよう努めなければならない。

4 自転車利用者は、その利用する自転車を定期的に点検し、必要に応じ整備するよう努めるとともに、自転車事故の保険等に参加するよう努めなければならない。

5 自転車利用者のうち道路交通法第84条第1項に規定する運転免許を現に受けている者は、自転車の利用において、特に他の者の模範となるよう努めなければならない。

(保護者等の責務)

第7条 子（15歳に達する日以後の最初の3月31日までの間にある者に限る。以下同じ。）の保護者は、当該子に対し、自転車の安全利用に関する教育及び指導に努めなければならない。

2 保護者は、子が自転車を利用するときは、乗車用ヘルメットを着用させるよう努めなければならない。

3 保護者は、子が降雨時に自転車を利用するときは、レインコートを着用させるよう努めなければならない。

4 保護者は、子が利用する自転車を定期的に点検し、必要に応じ整備するよう努めるとともに、子に係る自転車事故の保険等に参加するよう努めなければならない。

5 高齢者の家族は、当該高齢者に対し、乗車用ヘルメットの着用その他自転車の安全利用に関する助言に努めなければならない。

(自動車等の運転者の責務)

第8条 自動車及び原動機付自転車の運転者は、自転車の側方を通過するときは、当該自転車との間に安全な間隔を保ち、又は徐行するよう努めなければならない。

(事業者の責務)

第9条 事業者は、自転車通勤をする従業員その他事業活動に従事する者に対し、自転車の安全利用に関する教育、啓発及び指導に努めるとともに、事業活動を通じて、自転車の安全利用の促進に努めなければならない。

（自転車販売業者等の責務）

第10条 自転車販売業者は、自転車の販売に当たっては、自転車を購入しようとする者に対し、第6条及び第7条に定める責務の周知並びに自転車事故の保険等に関する情報の提供に努めなければならない。

2 自転車販売業者は、自転車の販売に当たっては、道路において利用する自転車を購入しようとする者に対し、灯火を備え付けていないもの、両側面に反射器材を備え付けていないもの及び道路交通法第63条の9第1項に規定する制動装置を備え付けていないものを販売しないよう努めなければならない。

3 自転車販売業者は、事業活動を通じて、自転車の安全利用に関する啓発に努めなければならない。

4 自転車貸出業者は、貸し出す自転車に灯火を備え付け、当該自転車の両側面に反射器材を備え付けるとともに、当該自転車に係る自転車事故の保険等に参加するよう努めなければならない。

5 自転車貸出業者は、貸出しを受けて自転車を利用しようとする者に対し、自転車の安全利用に関する啓発に努めなければならない。

（学校の長の責務）

第11条 小学校、中学校及び高等学校（市立の小学校、中学校及び高等学校を除く。）の長は、児童又は生徒に対し、当該各学校における教育活動として、自転車の安全利用に関する教育、啓発及び指導に努めなければならない。

2 市立の小学校、中学校及び高等学校の長は、児童又は生徒に対し、当該各学校における教育活動として、自転車の安全利用に関する教育、啓発及び指導を行わなければならない。

3 中学校及び高等学校の長は、生徒の自転車通学を認めるときは、当該生徒に対し、必要な教育を行うとともに、自転車の安全利用を条件に自転車運転免許証（当該各学校の長が自転車通学を認めることを証明する書類をいう。）を交付する等、自転車の安全利用を確保する措置を講じるよう努めなければならない。

4 大学及び専修学校等の長は、学生又は生徒に対し、自転車の安全利用に関する教育、啓発及び指導に努めなければならない。

（市の施策への協力）

第12条 市民等、事業者及び学校の長（小学校、中学校、高等学校、大学及び専修学校等の長をいう。）は、市が行う自転車の安全利用に関する施策に協力するよう努めなければならない。

（教育及び啓発）

第13条 市は、自転車の安全利用について市民等の理解を深めるよう、関係機関及び関係団

体と相互に連携協力し、自転車の安全利用に関する教育及び啓発を積極的に行うものとする。

- 2 市は、自転車の安全利用に関する教育及び啓発を行う者に対し、関係機関及び関係団体と相互に連携協力し、情報の提供その他必要な支援を行うものとする。

(押し歩き推進区間)

第14条 市長は、歩行者の交通安全を確保するため特に必要があると認める歩道の区間を、押し歩き推進区間として指定することができる。

- 2 前項の規定による指定は、終日又は時間帯を限って行うことができる。
- 3 自転車利用者は、押し歩き推進区間を通行するときは、自転車を押して歩くよう努めなければならない。
- 4 市は、関係機関及び関係団体と連携し、押し歩き推進区間における自転車の押し歩きが推進されるよう、啓発及び指導を行うものとする。
- 5 市長は、押し歩き推進区間を指定し、変更し、又は解除したときは、規則で定めるところにより、その旨を告示するものとする。

(指導員)

第15条 市長は、この条例の規定に違反して自転車を利用する者又は利用させる者（以下「違反者」という。）に対し、必要な指導を行うことができる。

- 2 市長は、前項に規定する指導を行うため、市職員のうちから自転車安全利用指導員（以下「指導員」という。）を任命することができる。
- 3 指導員は、歩行者の交通安全を確保するため特に必要があると認めるときは、違反者に対し、歩道における徐行、自転車からの降車、灯火の点灯その他交通安全の確保に必要な措置をとるよう求めることができる。

(推進員)

第16条 市長は、地域等における自転車の安全利用に関する活動を促進するため、自転車安全利用推進員（以下「推進員」という。）を委嘱することができる。

- 2 推進員は、地域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、必要な指導を行うことができる。
- 3 市は、推進員の活動が円滑かつ効果的に行われるよう、情報の提供その他必要な支援を行うものとする。

(灯火の備付け等の促進)

第17条 市は、自転車への灯火の備付け、自転車の両側面への反射器材の備付け、自転車の定期的な点検整備及び自転車事故の保険等への加入を促進するため、必要な啓発を行うものとする。

(道路環境の整備)

第18条 市は、自転車の安全利用を促進するため、関係機関と相互に連携協力し、自転車を安全に利用することができる道路環境の整備に関する事業を推進するものとする。

(自転車安全利用の日)

第19条 市は、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し、その趣旨にふさわしい取組を実施するものとする。

(委任)

第20条 この条例に定めるもののほか、この条例の施行に関し必要な事項は、市長が定める。

附 則 抄

(施行期日)

- 1 この条例は、平成25年4月1日から施行する。ただし、第14条の規定は、公布の日から施行する。

○福岡市交通安全対策会議条例

昭和46年4月1日条例第18号

改正 昭和47年3月30日条例第40号

昭和53年3月30日条例第5号

昭和57年4月1日条例第23号

昭和62年3月26日条例第43号

平成元年10月2日条例第49号

平成18年3月30日条例第37号

(設置)

第1条 交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）第18条第1項の規定に基づき、福岡市交通安全対策会議（以下「会議」という。）を設置する。

(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) 福岡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、本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、及びその施策の実施を推進すること。

(会長及び委員)

第3条 会議は、会長及び委員をもつて組織する。

- 2 会長は、市長をもつて充てる。
- 3 会長は、会務を総理する。
- 4 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。
- 5 委員は、次の各号に掲げる者をもつて充てる。
 - (1) 国の関係地方行政機関の職員のうちから市長が任命する者
 - (2) 福岡県の部内の職員のうちから市長が任命する者
 - (3) 福岡県警察官のうちから市長が任命する者
 - (4) 市長がその部内の職員のうちから任命する者
 - (5) 福岡市教育長
- 6 前項第1号、第2号、第3号及び第4号の委員の定数は、それぞれ6人、1人、2人及び21人とする。
- 7 委員は、非常勤とする。

(昭和47条例40・昭和53条例5・昭和57条例23・平成元条例49・一部改正)

(特別委員)

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

- 2 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の陸上交通に関する事業を営む公共的機関の職員のうちから、市長が任命する。

- 3 特別委員は、当該特別の事項に関する審議が終了したときは、解任されるものとする。
- 4 特別委員は、非常勤とする。

(昭和62条例43・平成18条例37・一部改正)

(幹事)

第5条 会議に、幹事42人以内を置く。

- 2 幹事は、委員の属する機関の職員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会長、委員及び特別委員を補佐する。
- 4 幹事は、非常勤とする。

(昭和47条例40・昭和53条例5・昭和57条例23・一部改正)

(議事等)

第6条 前各条に定めるもののほか、会議の議事その他会議の運営に関し必要な事項は、会長が会議にはかつて定める。

附 則

この条例は、公布の日から施行する。

附 則(昭和47年3月30日条例第40号)

この条例は、昭和47年4月1日から施行する。

附 則(昭和53年3月30日条例第5号)抄

(施行期日)

- 1 この条例は、昭和53年4月1日から施行する。

附 則(昭和57年4月1日条例第23号)

この条例は、昭和57年5月10日から施行する。

附 則(昭和62年3月26日条例第43号)

この条例は、昭和62年4月1日から施行する。

附 則(平成元年10月2日条例第49号)

この条例は、公布の日から施行する。

附 則(平成18年3月30日条例第37号)

この条例は、公布の日から施行する。

○交通安全対策基本法（抄）

昭和45年6月1日法律第110号
改正 昭和46年6月2日法律第98号
昭和50年7月10日法律第58号
昭和58年12月2日法律第80号
平成11年7月16日法律第102号
平成11年12月22日法律第160号
平成18年5月17日法律第38号
平成23年8月30日法律第105号
平成25年6月14日法律第44号
平成27年9月11日法律第66号

（目 的）

第1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者、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、もって公共の福祉の増進に寄与することを目的とする。

（地方公共団体の責務）

第4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。

（市町村交通安全対策会議）

第18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。

（関係行政機関等に対する協力要求）

第19条 中央交通安全対策会議、都道府県交通安全対策会議及び市町村交通安全対策会議

（市町村交通安全対策会議を置かない市町村にあつては、市町村の長。次条並びに第二十六条第一項及び第五項において同じ。）は、その所掌事務を遂行するため必要があると認めるときは、関係行政機関の長（関係行政機関が委員会である場合にあつては、関係行政機関）及び関係地方行政機関の長、関係地方公共団体の長その他の執行機関並びに政令で定めるその他の関係者に対し、資料の提供その他必要な協力を求めることができる。

(交通安全対策会議相互の関係)

第20条 都道府県交通安全対策会議及び市町村交通安全対策会議は、その所掌事務の遂行について、相互に、又はそれぞれ他の都道府県の都道府県交通安全対策会議若しくは他の市町村の市町村交通安全対策会議と協力しなければならない。

2 中央交通安全対策会議は、その所掌事務を遂行するため必要があると認めるときは、都道府県交通安全対策会議及び市町村交通安全対策会議に対し、必要な勧告をすることができる。

3 都道府県交通安全対策会議は、その所掌事務を遂行するため必要があると認めるときは、市町村交通安全対策会議に対し、必要な勧告をすることができる。

(市町村交通安全計画等)

第26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。

(1) 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

(2) 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

4 市町村長は、市町村の区域における陸上交通の安全に関し、当該年度において市町村が講ずべき施策に関する計画（以下「市町村交通安全実施計画」という。）を作成するよう努めるものとする。この場合において、市町村交通安全実施計画は、都道府県交通安全実施計画に抵触するものであつてはならない。

5 市町村交通安全対策会議は、第一項の規定により市町村交通安全計画を作成したときは、速やかに、その要旨を公表するよう努めるとともに、市町村交通安全計画を都道府県知事に報告しなければならない。

6 市町村長は、第四項の規定により市町村交通安全実施計画を作成したときは、速やかに、これを都道府県知事に報告しなければならない。

7 第二項及び第五項の規定は市町村交通安全計画の変更について、前項の規定は市町村交通安全実施計画の変更について準用する。

(地方公共団体の長の要請等)

第27条 地方公共団体の長は、都道府県交通安全計画又は市町村交通安全計画の的確かつ円滑な実施を図るため必要があると認めるときは、当該地方公共団体の区域の全部又は一部を管轄する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に対し、これらの者が陸上交通の安全に関し処理すべき事務について、必要な要請をし、又は法令の定めるところにより必要な勧告若しくは指示をすることができる。

〔用 語 集〕

あ 行

〔ＩｏＴ〕(Internet of Things)

モノのインターネット。あらゆる物がインターネットを通じてつながることによって実現する新たなサービス、ビジネスモデル、またはそれを可能とする要素技術の総称。

〔ＩＣＴ〕(Information and Communication Technology)

⇒p. 65 情報通信技術

〔ＩＴＳ〕(Intelligent Transport Systems)

⇒p. 64 高度道路交通システム

〔イエローカード〕

引火性や爆発性、毒性等（「危険有害性」といいます。）を有する化学物質等の物流過程における安全性の確保と事故時の適切な対応を目的として、(社)日本化学工業協会が消防庁の指導のもと、これらの化学物質の輸送中に携帯することを義務づけている緊急連絡カードで、危険有害物質の性状、処理剤及び調達先等の情報や連絡先並びに応急措置について簡潔にまとめたもの

〔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に、「飲酒運転撲滅協力店」として登録してもらい、登録した飲食店には、市から啓発ポスター、ハンドルキーパーバッジ等の啓発グッズを送付するとともに、市ホームページに公表するという仕組み

〔ＥＴＣ２.０〕(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

〔ウェルカムキット〕

暮らしの便利帳等の各種行政サービスの案内をまとめたもので、外国人登録時に窓口で手渡すもの

〔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。

〔ＡＩ〕(Artificial Intelligence)

コンピューターの目覚ましい発達を背景にし、学習、推論、認識、判断など、人間の脳の役割を機械に代替させようという研究分野、あるいはそのコンピューターシステムをいう。

〔ＡＴＳ〕(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。

〔NPO〕(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

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〕

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

〔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

〔交通需要マネジメント〕(TDM: Transportation Demand Management)

道路交通の円滑化を図ることにより交通安全に資するため、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 カ所の拠点をもって活動している。

〔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

〔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

〔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。

〔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〕(ATS: Automatic Train Stop)

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、衝突や脱線などの事故を防ぐ装置。

〔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。

〔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

〔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。

た　　行

〔地域高規格道路〕

高規格道路の一種で、高規格幹線道路と一体となって自動車による高速交通網を形成する自動車専用道路、もしくは同様の規格を有する道路のこと。地域発展の中心となる拠点を連結する、地域の交流や連携を促進するなどの機能を有する道路。

福岡都市高速道路がこれに該当する。

〔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

〔TDM〕(Transportation Demand Management)

⇒p. 64 交通需要マネジメント

な　　行

は　　行

〔パークアンドライド〕(park and ride)

最寄りの駅や停留所、目的地の手前まで自家用車で行って駐車し、そこから鉄道やバスに乗り継ぐ移動方式。交通渋滞対策および環境汚染対策の一環として推進されて

いる。

【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。

【ハンプ】

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. 64 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。

【VICS】 (Vehicle Information and Communication System)

⇒p. 65 道路交通情報通信システム

【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。

【ブレーキ・パッド】 (brake pad)

ディスクブレーキのディスクを両側から挟みつけて止める摩擦材。特殊合金製だが、摩耗の度合いをみて交換する。

【フレックスタイム制】

1 日の出勤時間と退社時間を自主的に決める仕組み。一般には、必ず出勤しなければいけない時間帯のコアタイムと、出勤と退社が自由に決められるフレキシブルタイムを明記して、就業規則に記載する必要がある。

【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. 65 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。