

第8次 北九州市交通安全計画

(平成23年度～平成27年度)

平成24年3月

北九州市

まえがき

車社会化の急速な進展に対して、交通安全施設が不足していたことに加え、車両の安全性を確保するための技術が未発達であったことなどから、全国的に、昭和20年代後半から40年代半ば頃まで、道路交通事故の死傷者数が著しく増加した。

このため、交通安全の確保は大きな社会問題となり、交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図るため、昭和45年6月、交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）が制定された。

これに基づき、51年度以降、7次にわたる交通安全基本計画を作成し、行政、関係機関・団体等が一体となって交通安全対策を強力に実施してきた。

その結果、第7次北九州市交通安全計画の最終年である平成22年中の交通事故死亡者数は、本市発足以来最も少ない31人となり、最悪を記録した昭和39年の145人と比較して、およそ2割まで減少させることができた。

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

しかしながら、未だに道路交通事故による死傷者数が1万人を超え、交通事故件数は依然として9千件前後発生しており、事故そのものを減少させることが求められている。

交通事故の防止は、行政や関係機関・団体だけでなく、市民一人一人が取り組まなければならない緊急かつ重要な課題であり、人命尊重の理念の下に、交通事故のない社会を目指して、交通安全対策全般にわたる総合的かつ長期的な施策の大綱を定め、これに基づいて諸施策を強力に推進していかなければならない。

この交通安全計画は、このような観点から、交通安全対策基本法第26条の規定に基づき、平成23年度から27年度までの5年間に講ずべき交通安全に関する施策の大綱を定めたものである。

この交通安全計画に基づき、市、関係行政機関及び関係機関・団体においては、交通の状況や地域の実態に即して、交通の安全に関する施策を具体的に定め、これを強力に実施するとともに、市民と一体となった交通安全運動を展開することにより、市内の交通事故の防止を図り、交通事故のない安全で安心な北九州市を目指すこととする。

目 次

北九州市交通安全計画について	1
計画の基本理念	4
第1章 総論	7
第1節 道路交通事故のない社会を目指して	8
第2節 道路交通の安全についての目標	8
第1項 道路交通事故の現状と今後の見通し	8
第2項 交通安全計画における目標	9
第3節 道路交通の安全についての対策	10
第1項 今後の道路交通安全対策を考える視点	10
第2章 各論 講じようとする施策	
第1節 道路交通環境の整備	13
第1項 生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備	13
第2項 幹線道路における交通安全対策の推進	15
第3項 交通安全施設等整備事業の推進	19
第4項 効果的な交通規制の推進	20
第5項 自転車利用環境の総合的整備	21
第6項 高度道路交通システムの活用	22
第7項 交通需要マネジメントの推進	23
第8項 災害に備えた道路交通環境の整備	24
第9項 総合的な駐車対策の推進	25
第10項 道路交通情報の充実	26
第11項 交通安全に寄与する道路交通環境の整備	27
第2節 交通安全思想の普及徹底	28
第1項 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	29
第2項 効果的な交通安全教育の推進	33
第3項 交通安全に関する普及啓発活動の推進	33
第4項 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進	36
第5項 住民の参加・協働の推進	36

第3節	安全運転の確保	37
第1項	運転者教育等の充実	37
第2項	安全運転管理の推進	39
第3項	自動車運送事業者の安全対策の充実	39
第4項	交通労働災害の防止等	41
第5項	道路交通に関連する情報の充実	41
第4節	車両の安全性の確保	42
第1項	自動車アセスメント情報の提供等	42
第2項	自動車の検査及び点検整備の充実	42
第3項	リコール制度の充実・強化	44
第4項	自転車の安全性の確保	44
第5節	道路交通秩序の維持	44
第1項	交通の指導取締りの強化等	44
第2項	交通事故事件その他の交通犯罪の捜査体制の強化	45
第3項	暴走族対策の強化	46
第6節	救助・救急活動の充実	47
第1項	救助・救急体制の整備	48
第2項	救急医療体制の整備	50
第3項	救急関係機関の協力関係の確保等	50
第7節	損害賠償の適正化を始めとした被害者支援の推進	50
第1項	損害賠償の請求についての援助等	51
第2項	交通事故被害者支援の推進	51
第8節	道路交通事故原因の総合的な調査分析の充実	52

資料

北九州市交通安全対策会議	委員名簿	53
北九州市交通安全対策会議	幹事名簿	54
交通安全対策基本法	抜粋	55
用語集		57

北九州市交通安全計画について

1 作成根拠

交通安全対策基本法（以下「法」という。）第26条第1項、第3項により、北九州市が、福岡県交通安全計画（以下「県計画」という。）に基づき作成する計画で、次の事項について定める。

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

2 計画の期間

計画の期間は、県計画と同様に5年間（平成23年度～27年度）とする。

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

3 計画の位置付け

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

4 計画の作成

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

	日程	内容
対策会議幹事会	平成23年8月17日	素案を検討した
第1回対策会議	平成23年8月23日	原案を検討した
第2回対策会議	平成24年3月27日	パブリックコメント等を踏まえ、最終案を決定した

5 市民の意見、提案の反映

(1) パブリックコメントの実施

意見募集期間 平成23年10月11日～11月11日（32日間）

意見の提出状況 意見総数 167件（提出者数 109人）

計画への反映 4件

(2) 北九州市議会への報告

本計画は、北九州市市行政に係る重要な計画の議決等に関する条例第2条第4号に規定する、各行政分野における基本的な計画に該当するため、次のとおり常任委員会に報告した。

・常任委員会報告 平成23年9月29日、平成24年2月7日、3月9日

また、同条第1項の規定に基づき本計画の策定後、直近の議会（平成24年6月議会）に報告する。

6 計画の概要

(1) 交通事故のない社会を目指して

人命尊重の理念に基づき、究極的には、交通事故のない社会の実現を目指す。

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

(2) 道路交通の安全についての目標

平成27年までに、

年間の交通事故死者数を22人以下にするとともに、

年間の交通事故発生件数を8,000件以下にして、死傷者数を確実に減少させる。

(3) 道路交通の安全についての対策

<4つの視点>

- ① 高齢者及び子どもの安全確保
- ② 歩行者及び自転車の安全確保
- ③ 飲酒運転の撲滅
- ④ 生活道路及び幹線道路における安全確保

<8つの柱>

- ① 道路交通環境の整備
- ② 交通安全思想の普及徹底
- ③ 安全運転の確保
- ④ 車両の安全性の確保
- ⑤ 道路交通秩序の維持
- ⑥ 救助・救急活動の充実
- ⑦ 損害賠償の適正化を始めとした被害者支援の推進
- ⑧ 道路交通事故原因の総合的な調査分析の充実

7 計画の推進

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

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

さらに、本市、警察、関係機関・団体との連携をしっかりと図り、これらの関係機関・団体で構成する北九州市交通安全推進会議を開催し、本計画を推進していく。

計画の基本理念

1 交通事故のない社会を目指して

本市では、昭和 60 年を境に全国平均を上回る速さで高齢化が進展しており、いわゆる団塊の世代が高齢期に到達する平成 27 年には、約 3.4 人に一人が高齢者になると予想している。また、少子化の課題については、出生率が第 2 次ベビーブームの昭和 47 年以降減少し、平成 17 年に過去最も少なくなった後、平成 20 年までは増加したが、平成 21 年に再び減少に転じている。このような時代において、真に豊かで活力のある社会を構築していくためには、市民の安全で安心な暮らしの確保が極めて重要である。

交通事故による被害者数は、災害や犯罪等他の危険によるものと比べて圧倒的に多いことから、交通安全の確保は、安全で安心な社会の実現を図っていくための重要な要素である。

これまで、様々な対策を実施してきたところであるが、依然として本市の交通事故件数は高い水準で推移しており、更なる対策の実施が必要である。

人命尊重の理念に基づき、また交通事故がもたらす大きな社会的・経済的損失を勘案して、究極的には、交通事故のない社会の実現を目指すものである。交通事故のない社会は一朝一夕に実現できるものではないが、交通事故被害者の存在に思いをいたし、交通事故を起こさないという強い決意の下、悲惨な交通事故の根絶に向けて、新たな一歩を踏み出すこととする。

2 人優先の交通安全思想

文明化した社会では、弱い立場にある者への配慮や思いやりが存在するものである。道路交通について言えば、自動車と比較して弱い立場にある歩行者、高齢者、障害者、子ども等の交通弱者の安全を一層確保する必要がある。このような「人優先」の交通安全思想を基本とし、あらゆる施策を推進していく。

3 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、道路交通の計画期間内に達成すべき数値目標を設定するとともに、その実現を図るために講じるべき施策を明らかにする。

具体的には、交通社会を構成する①人間、②道路交通機関、③それらが活動する場としての交通環境という三つの要素について、それら相互の関連を考慮しながら、交通事故の科学的な調査・分析に基づき施策を策定し、かつ、これを市民の理解と協力の下、推進する。

(1) 人間に係る安全対策

道路交通機関の安全な運転を確保するため、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。

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、普及啓発活動を実施する。この場合、交通事故被害者等（交通事故の被害者及びその家族又は遺族。以下同じ。）の声を直接市民が聞く機会を増やすことや、市民が身近な地域や団体において地域の課題を認識し、具体的な目標や方針を設定したり、交通安全に関する各種活動に直接かかわったりしていくなど、安全で安心な交通社会の形成に、自ら積極的に関与していくような仕組みづくりが必要である。

(2) 道路交通機関に係る安全対策

人間はミスをするものとの前提の下で、それらのミスが事故に結び付かないように、道路交通機関の高い安全水準を常に維持させるための措置として、必要な検査等を実施し得る体制を充実させる等の対策を講じる。

(3) 交通環境に係る安全対策

機能分担された道路網の整備、交通安全施設等の整備、交通管制システムの充実、効果的な交通規制の推進、交通に関する情報の提供の充実、施設の老朽化対策等を図る。また、交通環境の整備に当たっては、人優先の考えの下、人間自身の移動空間と自動車等との分離を図るなどにより、混合交通に起因する接触の危険を排除する施策を充実させる。道路交通においては、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において、歩道の整備を実施するなど、人優先の交通安全対策の更なる推進を図ることが重要である。

4 IT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ある。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（IT）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る。このようなことから、高度道路交通システム（ITS）の取組等を積極的に進める。また、有効かつ適切な交通安全対策を講ずるため、その基礎として、交通事故原因の総合的な調査・分析の充実・強化を図る。

5 救助・救急活動及び被害者支援の充実

交通事故が発生した場合に負傷者の救命を図り、また、被害を最小限に抑えるため、

迅速な救助・救急活動の充実、負傷者の治療の充実等を図ることが重要である。また、犯罪被害者等基本法（平成 16 年法律第 161 号）を踏まえ、交通安全の分野においても一層の被害者支援の充実を図るものとする。

6 参加・協働型の交通安全活動の推進

交通事故防止のためには、本市と県や関係機関・団体等が緊密な連携の下に施策を推進するとともに、市民の主体的な交通安全活動を積極的に促進することが重要であることから、北九州市交通安全推進協議会等による交通安全運動を強力に推進する。

7 効果的・効率的な対策の実施

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

また、交通の安全に関する施策は多方面にわたっているところ、これらは相互に密接な関連を有するので、有機的に連携させ、総合的かつ効果的に実施する。また、これらの施策は、少子高齢化、国際化等の社会情勢の変化や交通事故の状況、交通事情等の変化に弾力的に対応させるとともに、その効果等を勘案して、適切な施策を選択し、これを重点的かつ効果的に実施する。

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

総論

1. 交通事故のない社会を目指して

- 人命尊重の理念に基づき、究極的には、交通事故のない社会の実現を目指す。
- 死者数の一層の減少に取り組むことはもちろんのこと、事故そのものの減少についても積極的に取り組む必要がある。



2. 道路交通の安全についての目標

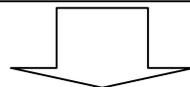
- 平成 27 年までに、
年間の交通事故死者数を 22 人以下
にするとともに、
年間の交通事故発生件数を 8,000 件以下
にして、死傷者数を確実に減少させる。



3. 道路交通の安全についての対策

<4つの視点>

- ① 高齢者及び子どもの安全確保
- ② 歩行者及び自転車の安全確保
- ③ 飲酒運転の撲滅
- ④ 生活道路及び幹線道路における安全確保



<8つの柱>

- ① 道路交通環境の整備
- ② 交通安全思想の普及徹底
- ③ 安全運転の確保
- ④ 車両の安全性の確保
- ⑤ 道路交通秩序の維持
- ⑥ 救助・救急活動の充実
- ⑦ 損害賠償の適正化を始めとした被害者支援の推進
- ⑧ 道路交通事故原因の総合的な調査分析の充実

第1節 道路交通事故のない社会を目指して

安全で安心な社会を実現させ、すべての人々が、相互理解と思いやりをもって行動する共生の交通社会の形成を図ることが必要である。

本市は、人命尊重の理念に基づき、究極的には、交通事故のない社会の実現を目指すこととし、死者数の一層の減少に取り組むことはもちろんのこと、事故そのものの減少についても積極的に取り組んでいく。

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

その上で、行政のほか、学校、家庭、職場、団体、企業等が役割分担しながらその連携を強化し、また、市民が、交通安全に関する各種活動に対して、参加・協働していくこととする。

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

第2節 道路交通の安全についての目標

第1項 道路交通事故の現状と今後の見通し

1 道路交通事故の現状

本市における、近年の交通事故の発生状況は次表のとおりである。市内の平成22年の交通事故による24時間死者数が、本市発足以来最も少ない31人となる一方、発生件数は、8,859件と前年に比べ158件増加した。

そのため、第7次北九州市交通安全計画に掲げた「平成22年までに年間の交通事故死者数を40人以下、年間の交通事故発生件数を8,800件以下にする」という目標については、平成21年に死者数が32人、交通事故発生件数が8,701件となったため、1年前倒しして達成したものの、平成22年は、交通事故発生件数の目標件数を超える結果となった。

また、飲酒運転による事故件数は、平成20年に49件まで減少したが、平成21年が66件、平成22年が67件と増加傾向に転じており、緊急に対応すべき最重点課題となっている。

なお、平成22年中の市内の交通事故の特徴は次のとおりである。

- ① 高齢者（65歳以上）の死者数（15人）が、全死者数（31人）の約半数（48.4%）を占めている。また、高齢者が関連する交通事故発生件数、高齢運転者が第一当事者となる交通事故発生件数が増加している。

- ② 飲酒運転による交通事故発生件数は67件と、一旦減少した平成20年と比べ急増した。
- ③ 自転車の交通事故発生件数は減少傾向にあるものの、環境意識の高まりや環境に配慮した施策等による自転車利用の増加に伴い、ルールやマナーの徹底が求められている。

北九州市内における交通事故発生状況

	平成13年	平成14年	平成15年	平成16年	平成17年	平成18年	平成19年	平成20年	平成21年	平成22年
死者数	48	51	47	51	48	35	36	37	32	31
うち高齢者	17	15	16	16	18	20	16	18	14	15
発生件数	9,788	9,516	10,081	9,833	10,049	9,941	9,095	9,114	8,701	8,859
うち高齢者	1,498	1,551	1,701	1,721	1,848	1,949	1,901	1,964	2,010	2,086
うち飲酒運転	67	106	87	95	90	88	74	49	66	67

2 道路交通事故の今後の見通し

本市の道路交通を取り巻く今後の状況を展望すると、運転免許保有者数は、今後一定期間は増加することが見込まれる。

このような中、平成22年の、高齢者の交通事故による死者数は、全死者数の約半数と高く、高齢運転者が当事者となる交通事故も増加傾向にある。

そのため、高齢者の運転免許保有者の増加に伴って、一層憂慮すべき事態になることが懸念される。

第2項 交通安全計画における目標

平成27年までの数値目標を

年間の交通事故死者数を 22人以下

年間の交通事故発生件数を 8,000件以下

にして、死傷者数とも確実に減少させることを目指す。

そのために、本市、県、関係機関・団体と市民が一体となって、交通事故抑止のための各種施策を総合的かつ強力に推進する。

第3節 道路交通の安全についての対策

第1項 今後の道路交通安全対策を考える視点

近年、道路交通事故の発生件数及び死者数が減少傾向にあることにかんがみると、これまでの交通安全計画に基づき実施されてきた対策には一定の効果があったものと考えられる。このため、従来の交通安全対策を基本としつつ、経済社会情勢、

交通情勢の変化等に対応し、また、実際に発生した交通事故に関する情報の収集、分析を充実し、より効果的な対策への改善を図るとともに、有効性が見込まれる新たな対策を推進する。

このような観点から、①道路交通環境の整備、②交通安全思想の普及徹底、③安全運転の確保、④車両の安全性の確保、⑤道路交通秩序の維持、⑥救助・救急活動の充実、⑦損害賠償の適正化を始めとした被害者支援の推進、⑧道路交通事故原因の総合的な調査分析の充実と活用といった8つの柱により、交通安全対策を実施する。

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

1 高齢者及び子どもの安全確保

今後、高齢化が進むことを踏まえると、高齢者が安全にかつ安心して外出したり移動したりできるような交通社会の形成が必要である。

その際には、多様な高齢者の実像を踏まえたきめ細かで総合的な交通安全対策を推進するべきであり、高齢者が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実施する。特に、後者については、今後も、高齢運転者が増加することが予想されることから、高齢者が事故を起こさないようにするための対策を強化することが喫緊の課題である。

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形成を図ることも重要である。

さらに、高齢者の交通安全を図っていくためには、交通安全活動を、高齢者が日常的に利用する機会の多い医療機関や福祉施設等と連携して実施していくことや、高齢者の事故が居住地の近くで発生することが多いことから、地域における生活に密着した交通安全活動を充実させることが重要である。

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る。安心して子どもを生み、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る。

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する必要がある。

2 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、自動車と比較し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ことがより一層求められている。

これらのことを踏まえ、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道の整備等による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る。

自転車については、自動車と衝突した場合には被害を受ける反面、歩行者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る。

自転車の安全利用を促進するためには、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、自転車の走行空間の確保を積極的に進める必要があり、特に、都市部において自転車の走行区間の確保を進めるに当たっては、自転車交通の在り方や多様な交通様式における分担の在り方を含め、まちづくり等の観点にも配慮する必要がある。また、自転車利用者については、自転車の交通ルールに関する理解が不十分なことも背景として、ルールやマナーに違反する行動も見受けられることから、交通安全教育等の充実を図る必要がある。

さらに、駅前や繁華街の歩道上等の放置自転車については、自転車駐車場の整備等放置自転車対策を進める必要がある。

3 飲酒運転の撲滅

平成18年8月福岡市内で幼児3人が犠牲となった飲酒運転による事故が発生した後、飲酒運転撲滅機運が高まり、平成19年、平成20年は本市の飲酒運転事故は大きく減少した。

しかし、平成21年に前年比17件増の66件と増加に転じ、平成22年も引き続き増加するなど、悲惨な交通事故の記憶の風化、飲酒運転撲滅機運の希薄化が疑われる危機的な状況となった。

このため、飲酒運転に対する交通指導取締りを強化するとともに、酒類提供者や飲酒運転車両の同乗者、車両貸与者に対しても徹底した責任追及を行う必要がある。

また、飲酒運転を撲滅するためには、市民一人一人が「飲酒運転は絶対にしない、させない」という強い意識を持つことが重要である。市民一人一人の心がけで、飲酒運転は「0（ゼロ）」にできるものである。

飲酒運転の危険性・悪質性等についての啓発活動を強化するとともに、ハンドルキーパー運動の展開や酒類提供飲食店に「来店者に飲酒運転をさせない」取組を要請するなど具体的な対策を推進し、飲酒運転の撲滅を図る。

4 生活道路及び幹線道路における安全確保

生活道路については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する必要がある。このためには、地域住民の主体的な参加と取組が不可欠である。

各論

講じようとする施策

第1節 道路交通環境の整備

道路交通環境の整備については、これまでも警察や道路管理者等の関係機関が連携し、幹線道路と生活道路の両面で対策を推進してきたところであり、一定の事故抑止効果が確認されている。

しかし、幹線道路や生活道路のいずれにおいても、多数の交通事故が発生していることから、以下の2つの基本戦略に基づき、引き続き効果的・効率的な取組を進めていくこととする。

○ 施策パフォーマンスの追求

現下の厳しい財政状況の中で効果的な対策を推進するためには、限られた予算の中で交通事故対策への投資効率を最大限高めることが必要である。このため、科学的なデータや、地域の顕在化したニーズ等に基づき、交通事故の要因や有効な対策について十分な分析を行った上で、地域の実情を踏まえつつ、生活道路と幹線道路での交通事故対策を両輪とした効果的・効率的な対策に取り組む。

○ 地域や住民の主体性の重視

道路交通環境の整備を効果的・効率的に進めていくためには、地域や地元住民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ことが重要であることから、計画の策定や事業の実施に積極的に参画・協力していく仕組みをつくるなど、道路交通環境整備における地域や住民の主体性を重視する取組を推進する。

また、少子高齢化が進展する中で、子どもを事故から守り、高齢者や障害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、子どもや高齢者、障害者の立場から安全・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。

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IT等を用いて、人と道路と車とを一体のシステムとして構築し、安全性、輸送効率及び快適性の向上を実現するとともに、渋滞の軽減等の交通の円滑化を通じて環境保全に寄与することを目的とした高度道路交通システム（ITS）の普及等を推進する。

第1項 生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備

歩行者の視点からの道路整備や交通安全対策等を実施するため、地域の協力を得ながら、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において歩道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事故防止対策を実施することにより車両の速度の抑制や、自

動車、自転車、歩行者等の異種交通が分離された安全な道路交通環境を形成する。

1 生活道路における交通安全対策の推進

「あんしん歩行エリア」を中心とする歩行者・自転車に係る交通事故の発生割合が大きい生活道路において、警察及び道路管理者が連携し、歩道整備、車両速度の抑制、通過交通の抑制等の面的かつ総合的な事故抑止対策を、地域住民の主体的参加の下で実施する。このため、計画策定の段階から地域住民が参画し、ワークショップなどを通じて地域住民自らの課題として認識するとともに、関係者間での合意形成の下、地域の実情を踏まえた適切な対策を実施する。

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する。具体的には、生活道路における歩行者・自転車利用者の安全を確保するため、速度の規制が必要な道路において最高速度を原則として時速 30 キロメートルとするほか、道路標識・道路標示の高輝度化や信号灯器の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に信号機の高度化、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するとともに、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。バリアフリー新法）の生活関連経路を構成する道路を中心に音響信号機、高齢者等感応信号機、歩行者感応信号機等のバリアフリー対応型信号機の整備、歩行者と自動車の流れを分離して歩行者と自動車を錯綜させない動線とすることにより歩行者と自動車の事故を防止する歩車分離式信号機の導入を推進する。

道路管理者においては、歩道の整備等により、安心して移動できる歩行空間ネットワークを整備する経路対策、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・狭さくの設定等によるエリア内への通過車両の抑制対策を実施する。

また、通過車両の進入を抑え、歩行者等の安全確保と生活環境の改善を図るため、歩車共存道路（歩行者の通行を優先させるため、車両速度を抑制するハンプやクランク等を整備した道路）、コミュニティ道路（歩行者の通行を優先させるため、車両速度を抑制するハンプ・クランクや歩行者を物理的に分離するための縁石等を整備した道路）等の整備を推進するとともに、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・道路標示とするなど視認性の向上を図る。

2 通学路等の歩道整備等の推進

小学校、幼稚園、保育所及び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。この際、市街地など歩道等の整

備が困難な地域においては、路肩のカラー舗装や防護柵設置等の簡易な方法を含めて、安全・安心な歩行空間の創出を推進する。このほか、押ボタン式信号機、歩行者用灯器（信号機）等の整備、照明灯付横断歩道標識の整備、立体横断施設の整備、横断歩道等の拡充により、通学路等の整備を図る。

また、運転者に小学校の通学路に対する注意を喚起し、児童の登下校時の安全な通行を確保するため、通学路に「文」マークの整備を図る。

3 高齢者、障害者等の安全のための歩行空間等の整備

(1) 高齢者や障害者等を含め全ての人々が安全に安心して参加し活動できる社会を実現するため、駅、公共施設、福祉施設、病院等の周辺を中心に平坦性が確保された幅の広い歩道等を積極的に整備する。

このほか、歩道の段差・傾斜・勾配の改善、バリアフリー対応型信号機、歩車分離式信号、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、自転車駐車場、障害者用の駐車ます等を有する自動車駐車場等を整備する。併せて、高齢者、障害者等の通行の安全と円滑を図るとともに、高齢運転者の増加に対応するため、信号灯器のLED化、道路標識の高輝度化等を推進する。

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

さらに、視覚障害者誘導用ブロック、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する。

(2) 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。高齢者、障害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害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は、積極的な取締りを推進するとともに、本市においては、放置自転車等の撤去を引き続き行う。

4 無電柱化の推進

歩道の幅員の確保等により歩行者の安全を図るため、「無電柱化に係るガイドライン」に沿って、安全で快適な通行空間の確保、良好な景観・住環境の形成、災害の防止、情報通信ネットワークの信頼性の向上、歴史的街並みの保全、観光振興、地域文化の振興、地域活性化等に資する道路において、地域の実情に応じた多様な手法も活用しながら無電柱化を推進する。特に、高齢者や障害者等の利用の多い道路では、改築事業等と併せた無電柱化を積極的に推進する。

第2項 幹線道路における交通安全対策の推進

幹線道路における交通安全に資する道路整備事業については、交通事故対策への投資効率を最大限高めるため、「成果を上げるマネジメント」を導入し、選択と集中、

市民参加・市民との協働により重点的・集中的に交通事故の抑止を図る「事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）」に取り組む。また、基本的な交通の安全を確保するため、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。）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によって適切に機能が分担されるよう道路の体系的整備を推進するとともに、他の交通機関との連携強化を図る道路整備を推進する。さらに、一般道路に比べて安全性が高い高規格幹線道路の利用促進を図る。

1 事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）の推進

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

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

2 事故危険箇所対策の推進

特に事故の発生割合の大きい幹線道路の区間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する。事故危険箇所においては、信号機の新設・高度化、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さく、区画線等の整備、道路照明・視線誘導標等の設置等の対策を推進する。

3 幹線道路における交通規制

一般道路については、交通の安全と円滑化を図るため、道路の構造、交通安全施設の整備状況、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、その適正化を図る。

また、新規供用の高速自動車国道等については、道路構造、交通安全施設の整備状況等を勘案し、安全で円滑な交通を確保するため、適正な交通規制を実施するとともに、既供用の高速自動車国道等については、交通流の変動、道路構造の改良状

況、交通安全施設の整備状況、交通事故の発生状況等を総合的に勘案して、交通実態に即した交通規制となるよう見直しを推進する。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。交通事故発生時、天候不良等の交通障害発生時においては、その状況に即し、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る。

4 重大事故の再発防止

社会的に大きな影響を与える重大事故が発生した際には、速やかに当該箇所の道路交通環境等事故発生の要因について調査するとともに、その要因に即した所要の対策を早急に講ずることにより、当該事故と同様な事故の再発防止を図る。

5 適切に機能分担された道路網の整備

(1) 高規格幹線道路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る。

(2) 一般道路に比較して交通事故率が低く安全性の高い高規格幹線道路や地域高規格道路等の整備等による利用しやすい環境を整備し、より多くの交通量を分担させることによって道路ネットワーク全体の安全性を向上させる。

(3) 通過交通の排除と交通の効果的な分散により、都市部における道路の著しい混雑、交通事故の多発等の防止を図るため、バイパス及び環状道路等の整備を推進する。

(4) 幹線道路で囲まれた居住地域内や歩行者等の通行の多い商業地域内等においては、通過交通をできる限り幹線道路に転換させるなど道路機能の分化により、生活環境を向上させるため、補助的な幹線道路、区画道路、歩行者専用道路等の体系的な整備、区画道路におけるコミュニティ道路や歩車共存道路等の整備を総合的に実施する。

(5) 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する。

6 高速自動車国道等における事故防止対策の推進

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

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

に基づき中央分離帯強化型防護さく、自発光式視線誘導標、高機能舗装、高視認性区画線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二車線の区間（暫定供用区間）については、対向車線へのはみ出しによる重大交通事故を防止するため高視認性ポストコーン、高視認性区画線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、中央分離帯の設置等分離対策の強化を図る。また、逆走による事故防止のための標識や路面標示の整備、野生動物の進入防止を図るなど、総合的な交通事故防止対策を推進する。

また、事故発生後の救助・救急活動を支援する緊急開口部の整備等も併せて実施するとともに、高速自動車国道におけるヘリコプターによる救助・救急活動を支援する。

- (2) 過労運転やイライラ運転を防止し、安全で快適な自動車走行に資するより良い走行環境の確保を図るため、本線拡幅やインターチェンジの改良、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、休憩施設の混雑解消等を推進する。
- (3) 道路利用者の多様なニーズにこたえ、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ITSスポット等の整備・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、インターネット等広く普及している情報通信を活用して即時に道路交通情報提供を行う利用者サービスの向上等を推進する。

7 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する。

- (1) 歩行者及び自転車利用者の安全と生活環境の改善を図るため、歩道等を設置するための既存道路の拡幅、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の設置等の道路交通の安全に寄与する道路の改築事業を推進する。
- (2) 交差点及びその付近における交通事故の防止と交通渋滞の解消を図るため、交差点のコンパクト化、立体交差化等を推進する。
- (3) 道路の機能と沿道の土地利用を含めた道路の利用実態との調和を図ることが交通の安全の確保に資することから、交通流の実態を踏まえつつ、沿道からのアクセスを考慮した副道等の整備、植樹帯の設置、路上駐停車対策等の推進を図る。
- (4) 商業系地区等における歩行者及び自転車利用者の安全で快適な通行空間を確保するため、これらの者の交通量や通行の状況に即して、幅の広い歩道、自転車道、コミュニティ道路、歩車共存道路等の整備を推進する。
- (5) 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図る。

- (6) 歴史的街並みや史跡等卓越した歴史的環境の残る地区において、地区内の交通と観光交通、通過交通を適切に分離するため、歴史的地区への誘導路、地区内の生活道路、歴史のみちすじ等の整備を体系的に推進する。

8 交通安全施設等の高度化

- (1) 道路の構造及び交通の実態を勘案して、交通事故が発生する危険性が高い場所等に信号機の設置を検討する。既存の信号機については、交通状況の変化に合理的に対応できるように、集中制御化、プロファイル化、系統化、速度感応化、多現示化、右折感応化等の高度化を推進する。特に、幹線道路で夜間等横断交通が極めて少なくなる場所については、信号機の閑散時半感応化、閑散時押ボタン化を推進する。
- (2) 道路の構造、交通の状況等に応じた交通の安全を確保するために、道路標識の高輝度化等、高機能舗装、高視認性区画線の整備等を推進するほか、交通事故発生地点を容易に把握し、速やかな事故処理及び的確な事故調査が行えるようにするとともに、自動車の位置や目的地までの距離を容易に確認できるようにするためのキロポスト（地点標）の整備を推進する。また、見通しの悪いカーブで、対向車が接近してくることを知らせる対向車接近システムの整備を推進する。

第3項 交通安全施設等整備事業の推進

特に交通の安全を確保する必要がある道路について、平成 20 年度から 24 年度までを計画期間とする社会資本整備重点計画（平成 21 年 3 月 31 日閣議決定）に基づき、警察及び道路管理者が連携し、事故実態の調査・分析を行いつつ、次の方針により重点的、効果的かつ効率的に交通安全施設等整備事業を推進することにより、道路交通環境を改善し、交通事故の防止と交通の円滑化を図る。

また、平成 25 年度以降も、交通事故発生状況等を勘案し、総合的かつ計画的な歩道整備を始めとした交通安全施設等整備事業の推進を図る。

1 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、「あんしん歩行エリア」における面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る。また、自転車利用環境の整備、無電柱化の推進、安全上課題のある踏切の対策等による歩行者・自転車の安全な通行空間の確保を図る。

2 幹線道路対策の推進

幹線道路では事故危険箇所など、事故の発生割合の大きい区間において重点的な交通事故対策を実施する。この際、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する。

3 交通円滑化対策の推進

交通安全に資するため、信号機の高度化、交差点の立体化、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。

4 IT化の推進による安全で快適な道路交通環境の実現

(1) 交通に関する情報の収集、分析及び伝達並びに信号機、道路標識及び道路標示の操作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等交通管制システムの充実・高度化を図る。

(2) 幹線道路において、交通の変動実態を的確に把握し、予想される変動に対応した信号制御を行うため、集中制御化、プロファイル化、系統化、閑散時押ボタン化・半感応化、多現示化、右折感応化等の信号機の高度化を図る。また、交通流の変動にきめ細かく対応した信号制御等を可能とする交通管制システムの高度化を図る。

(3) 最先端のIT等を用いて、光ビーコンの整備拡充、交通管制センターの高度化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、安全で快適な道路交通環境の実現を図る。

5 道路交通環境整備への市民参加の促進

安全な道路交通環境の整備に当たっては、道路を利用する人の視点を生かすことが重要であることから、地域住民や道路利用者の主体的な参加の下に交通安全施設等の点検を行う交通安全総点検を積極的に推進するとともに、道路利用者等が日常感じている意見について、「標識BOX」及び「信号機BOX」、「道の相談室」等を活用して取り入れ、道路交通環境の整備に反映する。

また、安全な道路交通環境の整備に係る住民の理解と協力を得るため、事業の進捗状況、効果等について積極的に公表する。

6 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る。

第4項 効果的な交通規制の推進

道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図り、道路網全体の中でそれぞれの道路の社会的機能、道路の構造、交通安全施設の整備状況、交通流・量の状況等地域の実態等に応じ、既存の交通規制を見直すなど、規制内容をより合理的なものにするよう努める。また、警察が行う交通規制情報のデータベース化を推進し、効

果的な交通規制を行う。

1 地域の特性に応じた交通規制

幹線道路では、駐停車禁止、転回禁止、指定方向外進行禁止、進行方向別通行区分等交通流を整序化するための交通規制を実施する。

生活道路では、一方通行、指定方向外進行禁止等を組み合わせるなど、通過交通を抑制するための交通規制を実施する。また、ゾーン規制も活用しつつ、速度規制が必要な道路において最高速度を原則として時速 30 キロメートルとするほか、歩行者用道路、車両通行止め、路側帯の設置・拡幅等歩行者及び自転車利用者の安全を確保するための交通規制を実施する。

2 安全で機能的な都市交通確保のための交通規制

安全で機能的な都市交通を確保するため、計画的に都市部における交通規制を推進し、交通流・量の適切な配分・誘導を図る。また、路線バス等大量公共交通機関の安全・優先通行を確保するための交通規制を積極的に推進する。

3 より合理的な交通規制の推進

より合理的な交通規制を図るため、警察において交通規制の種類に応じ、当該交通規制を実施している道路における交通実態を調査・分析し、その結果、交通規制実施後の道路交通環境の変化等により現場の交通実態に適合しなくなったと認められる場合には、交通規制の内容の変更又は交通規制の解除、道路利用者に対する交通規制の理由の説明、道路管理者に対する道路の整備又は改良の働き掛け、民間事業者等に対する路外施設の整備等の働き掛け等の道路交通環境の整備を図る。

具体的には、平成 21 年及び 22 年に全面改正された新たな最高速度規制基準に基づき、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点検及び見直しを推進する。

また、駐車規制については、必要やむを得ない貨物自動車等の荷捌き、客待ちタクシー、二輪車、商店街（買物客）、駅前等の対策を重点に、駐車規制の点検及び見直しを推進する。

さらに、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、「歩行者の待ち時間の長い押しボタン信号の改善」、「幅員の狭い従道路を横断する歩行者の待ち時間の短縮」等についての点検及び見直しを推進する。

第 5 項 自転車利用環境の総合的整備

1 安全で快適な自転車利用環境の創出

クリーンかつエネルギー効率の高い持続可能な都市内交通体系の実現に向け、自転車の役割と位置づけを明確にし、乗用車から自転車への転換を促進するため、安全で快適な自転車走行環境の整備、多様な駐輪需要に対応した駐輪環境の創出、

自転車を利用するコミュニティサイクルの利用促進、ルール・マナーの啓発活動などの施策で構成する「北九州市自転車利用環境計画」を策定し、計画的に実施する。

2 自転車走行空間の整備

自転車道や自転車専用通行帯、歩道上での普通自転車の歩道通行部分の指定など、歩行者・自転車・自動車の交通量に応じた、適切な分離を図り、歩行者と自転車の事故等への対策を講じるなど、安全で快適な自転車利用環境を創出し、自転車走行空間ネットワークの整備を推進する。

3 自転車等の駐車対策の推進

自転車等の駐車対策については、自転車等の駐車需要の多い地域及び今後駐車需要が著しく多くなることが予想される地域を中心に利用のされ方に応じた路外・路上の自転車駐車場等の整備を推進する。

鉄道の駅周辺等における放置自転車等の問題の解決を図るため、県、道路管理者、警察、鉄道事業者等が適切な協力関係を保持し、地域の状況に応じ、条例に基づき駅前広場及び道路に放置されている自転車等の整理・撤去等を今後も引き続き実施する。

特に、バリアフリー新法に基づき、本市が定める重点整備地区内における生活関連経路を構成する道路においては、高齢者、障害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組及び必要に応じた自転車駐車場等の整備を推進する。

また、自動二輪車の駐車対策については、既存の施設を活用するなど、自動二輪車も駐車することができるスペースの確保を図る。

第6項 高度道路交通システムの活用

最先端のIT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）を引き続き推進する。

1 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、リアルタイムな渋滞情報、所要時間、規制情報等の道路交通情報を提供する道路交通情報通信システム（VICS）の整備・拡充を推進するとともに、高精度な情報提供の充実及び対応車載機の普及を図る。

また、詳細な道路交通情報の収集・提供のため、光ビーコン、ITSスポット等のインフラの整備を推進する

2 新交通管理システムの推進

高度化された交通管制センターを中心に、個々の車両等との双方向通信が可能な光ビーコンを媒体として、交通流・量を積極的かつ総合的に管理することにより、高度な交通情報提供、車両の運行管理、公共車両の優先通行、交通公害の減少、安全運転の支援、歩行者の安全確保等を図り、交通の安全及び快適性を確保しようとする新交通管理システム（UTMS）の構想に基づき、システムの充実、キーインフラである光ビーコンの整備等の施策の推進を図る。

3 交通事故防止のための運転支援システムの推進

交通管制システムのインフラ等を利用して、運転者に対し、周辺の交通状況等の情報を提供することにより、危険要因に対する注意を促す安全運転支援システム（DSSS）の導入・整備を検討する。

4 スマートウェイの推進

ETCの通信技術をベースとしたITSスポットの活用によるスマートウェイの推進を展開していく。ITSスポットの活用により、ETCに加え、広範囲の渋滞データで適切にルート選択を可能とするダイナミックルートガイダンス、ドライブ中のヒヤリをなくす事前の注意喚起を実現する安全運転支援等のサービスを実現する。

5 道路運送事業に係る高度情報化の推進

環境に配慮した安全で円滑な自動車の運行を実現するため、道路運送事業において高度道路交通システム（ITS）技術を活用し、公共交通機関の利用促進や物流の効率化を進める。具体的には、公共車両優先システム（PTPS）及び車両運行管理システム（MOCS）の整備を検討する。

第7項 交通需要マネジメントの推進

道路交通渋滞を緩和し、道路交通の円滑化を図ることによる交通安全の推進に資するため、バイパス・環状道路の整備や交差点の改良等の交通容量の拡大策、交通管制の高度化等に加えて、過度な自家用車利用から地球環境にやさしい公共交通機関や自転車への利用転換を促すモビリティ・マネジメントの推進、パークアンドライドの推進、交通に関する情報提供の充実、相乗りの促進、時差通勤等により、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・空間的平準化を図るTDMについて、広報・啓発活動を行い、その定着化を図りながら推進する。

1 公共交通機関利用の促進

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、バス感應式信号機、公共車両優先システム（PTPS）の整備等バスの利用促進を図るための施策を推進する。

また、鉄道、バス等の公共交通機関の確保・維持・改善を図るための施策を推

進することにより、利用を促進し、公共交通機関への転換による円滑な道路交通の実現を図る。

さらに、鉄道・バス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などにより、利用者の利便性の向上を図るとともに、鉄道駅・バス停までのアクセス確保のために、パークアンドライド駐車場、自転車走行空間、駅前広場、公共交通案内板等の整備を促進し、交通結節機能を強化する。

2 自動車利用の効率化

乗用車の平均乗車人数の増加及び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、自動車相乗りの促進、共同配送システムの構築、車両運行管理システム（MOCS）の導入等による物流の効率化等について検討する。

第8項 災害に備えた道路交通環境の整備

1 災害に備えた道路の整備

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

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

また、豪雨時等においても、安全・安心で信頼性の高い道路ネットワークを確保するため、道路斜面等の防災対策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する。

津波に対しては、津波による人的被害を最小化するため、道路利用者への早期情報提供、迅速な避難を行うための避難路の整備及び津波被害発生時においても緊急輸送道路を確保するため、津波浸水域を回避する高規格幹線道路等の整備を推進する。

2 災害に強い交通安全施設等の整備

地震、豪雨等による災害が発生した場合においても安全な道路交通を確保するため、交通監視カメラ、各種車両感知器、交通情報板等の交通安全施設の整備、交通規制資機材の整備を推進するとともに、災害発生時の停電に起因する信号機の機能停止による混乱を防止するため、予備電源として自動起動型信号機電源付加装置の整備を推進する。

3 災害発生時における交通規制

災害発生時は、必要に応じて緊急交通路を確保し、それに伴う混乱を最小限に抑えるため、被災地への車両の流入抑制等の交通規制を迅速かつ的確に実施する。

また、災害対策基本法（昭和36年法律第223号）による通行禁止等の交通規制を的確かつ迅速に行うため、信号制御により被災地への車両の流入を抑制すると

ともに、災害の状況や交通規制等に関する情報を交通情報板等により提供する。

4 災害発生時における情報提供の充実

災害発生時において、道路の被災状況や道路交通状況を迅速かつ的確に収集・分析・提供し、復旧や緊急交道路、緊急輸送道路等の確保及び道路利用者等への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ITを活用した道路・交通に関する災害情報等の提供を推進する。

第9項 総合的な駐車対策の推進

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

1 交通実態に応じた駐車規制の推進

道路環境、交通実態、駐車需要等の変化に伴い、より良好な駐車秩序を確立するため、時間、曜日、季節等による交通流・量の変化等の時間的視点と、道路の区間ごとの交通環境や道路構造の特性等の場所的視点の両面から現行規制の見直しを行い、駐車の実効性にも十分配慮して、個々の時間及び場所に応じたきめ細かな駐車規制を推進する。

2 違法駐車対策の推進

- (1) 悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点を置いて、地域の実態に応じた取締りを推進する。
- (2) 交通事故の原因となった違反や常習的な違反等悪質な駐車違反については、運転者の責任追及を徹底する。

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

3 駐車場等の整備

路上における無秩序な駐車を抑制し、安全かつ円滑な道路交通を確保するため、駐車規制及び違法駐車取締りの推進と併せ、次の施策により駐車場の整備と有効利用を推進する。

- (1) 既存駐車場の有効利用を図るため、既存の駐車場案内システムを活用する。また、郊外部からの過剰な自動車流入を抑止し、都心部での交通の混雑を回避するため、パークアンドライド駐車場等の利用促進を図る。

4 違法駐車防止気運の醸成・高揚

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

高揚を図る。

また、北九州市違法駐車等の防止に関する条例に基づき指定している「違法駐車等防止重点地域（違法駐車等が著しく多いため、市民の日常生活又は一般交通に重大な支障が生じていると認められる地域）において、指導員による助言・啓発活動を実施することで、市民の駐車マナーの向上及び違法駐車を排除する気運の醸成を図る。

5 ハード・ソフト一体となった駐車対策の推進

必要やむを得ない駐車需要への対応が十分でない場所を中心に、自治会、地元商店街等地域の意見要望を十分に踏まえた駐車規制の点検・改善、道路利用者や関係事業者等による自主的な取組の促進、路外駐車場設置における補助制度の利用促進、道路管理者に対する荷捌きスペース整備の働き掛け、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する。

第10項 道路交通情報の充実

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

1 情報収集・提供体制の充実

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

2 高度道路交通システム（ITS）を活用した道路交通情報の高度化

高度道路交通システム（ITS）の一環として、運転者に渋滞状況等の道路交通情報を提供する道路交通情報通信システム（VICS）やITSスポットの整備・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、交通の安全と円滑化を推進する。

また、高度化された交通管制センターを中心に、個々の車両等との双方向通信が可能な光ビーコンを媒体とし、高度な交通情報提供、車両の運行管理、公共車両の優先、交通公害の減少、安全運転の支援、歩行者の安全確保等を図ることにより交通の安全及び快適性を確保しようとする新交通管理システム（UTMS）の構想に基づき、システムの充実、キーインフラである光ビーコンの整備等の施策の推進を図る。

さらに、運転者に対して、周辺の交通状況の情報を提供することにより危険要因に対する注意を促す安全運転支援システムを推進する。

3 適正な道路交通情報提供事業の促進

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

4 分かりやすい道路交通環境の確保

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及び路側可変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及び中央線変移システムの整備を推進する。

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、地図を活用した多言語表記の実施等により、国際化の進展への対応に努める。

第 11 項 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

1 道路の使用及び占用の適正化等

(1) 道路の使用及び占用の適正化

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

(2) 不法占用物件の排除等

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

さらに、道路上から不法占用物件等を一扫するためには、沿道住民を始め道路利用者の自覚に待つところが大きいことから、不法占用等の防止を図るための啓発活動を沿道住民等に対して積極的に行い、「道路ふれあい月間（8月）」等を中心に道路の愛護思想の普及を図る。

なお、道路工事調整等を効果的に行うため、図面を基礎として、デジタル地図を活用し、データ処理を行うシステムの段階的な活用の拡大を図る。

(3) 道路の掘り返しの規制等

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

2 付加車線の整備の推進

過労運転に伴う事故防止や近年の高齢運転者等の増加に対応して、都市間の一般道路において追越しのための付加車線を積極的に推進する。

3 子どもの遊び場等の確保

子どもの遊び場の不足を解消し、路上遊戯等による交通事故の防止に資すると

ともに、都市における良好な生活環境づくり等を図るため、社会資本整備重点計画等に基づき、住区基幹公園、都市基幹公園等の整備を推進する。

4 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う。また、危険物を積載する車両の水底トンネル等の通行の禁止又は制限及び道路との関係において必要とされる車両の寸法、重量等の最高限度を超える車両の通行の禁止又は制限に対する違反を防止するため、指導取締りの推進を図る。

第 2 節 交通安全思想の普及徹底

交通安全教育は、自他の生命尊重という理念の下に、交通社会の一員としての責任を自覚し、交通安全意識と交通マナーの向上に努め、相手の立場を尊重し、他の人々や地域の安全にも貢献できる良き社会人を育成する上で、重要な意義を有している。交通安全意識を向上させ交通マナーを身に付けるためには、人間の成長過程に合わせ、生涯にわたる学習を促進して市民一人一人が交通安全の確保を自らの課題として捉えるよう意識の改革を促すことが重要である。また、人優先の交通安全思想の下、高齢者、障害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、交通事故を起こさない意識を育てることが重要である。

このため、交通安全教育指針（平成 10 年国家公安委員会告示第 15 号）等を活用し、幼児から成人に至るまで、心身の発達段階やライフステージに応じた段階的かつ体系的な交通安全教育を行う。また、高齢社会が進展する中で、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、また、高齢者に配慮する意識を高めるための啓発指導を強化する。さらに、自転車を使用することが多い児童、中学生及び高校生に対しては、将来の運転者教育の基礎となるよう自転車の安全利用に関する指導を強化する。

学校においては、学習指導要領等に基づく関連教科・領域や道徳、総合的な学習の時間、特別活動及び自立活動など、教育活動全体を通じて計画的かつ組織的な指導に努めるとともに、学校保健安全法に基づき学校安全計画を策定し、児童生徒等に対する通学を含めた学校生活その他の日常生活における安全に関する指導を実施する。障害のある児童生徒等に対しては、特別支援学校等において、その障害の特性を踏まえ、交通安全に関する指導を行う。

交通安全教育・普及啓発活動を行うに当たっては、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に取り入れ、教材の充実を図りインターネットを活用した実施主体間の相互利用を促進するなどして、市民が自ら納得して安全な交通行動を実践することができ

るよう、必要な情報を分かりやすく提供することに努める。

本市の交通安全活動を積極的に推進し、市内から交通事故の絶滅を図ることを目的に、昭和39年に設置した北九州市交通安全推進会議を引き続き開催し、本市と警察、関係機関・団体等が連携をとりながら交通安全の普及・啓発活動を推進する。

第1項 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

1 幼児に対する交通安全教育の推進

幼児に対する交通安全教育は、心身の発達段階や地域の実情に応じて、基本的な交通ルールを遵守し、交通マナーを実践する態度を習得させるとともに、日常生活において安全に道路を通行するために必要な基本的な技能及び知識を習得させることを目標とする。

幼稚園・保育所等においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、日常の教育・保育活動のあらゆる場面をとらえて交通安全教育を計画的かつ継続的に行う。これらを効果的に実施するため、紙芝居や視聴覚教材等を利用したり親子で実習したりするなど、分かりやすい指導に努める。

関係機関・団体は、幼児の心身の発達や交通状況等の地域の実情を踏まえた幅広い教材・教具・情報の提供等を行うことにより、幼稚園・保育所等において行われる交通安全教育の支援を行うとともに、幼児の保護者が常に幼児の手本となって安全に道路を通行するなど、家庭において適切な指導ができるよう保護者に対する交通安全講習会等の開催に努める。また、交通ボランティアによる幼児に対する通園時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を開催する。

2 児童に対する交通安全教育の推進

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

小学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、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、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交通安全教育を実施する。

小学校における交通安全教育は、様々な機会をとらえて実施するものであるが、特に、交通公園などが実施する交通安全教室については、全ての児童が、小学校在学中に必ず一度は受講できるよう計画的に実施する。また、効果的なものとするため、自転車の安全な利用等も含め、安全な通学のための教育教材等を活用するとともに、交通安全教室の推進、教員等を対象とした心肺そ生法の実技講習会

等を実施する。

関係機関・団体は、小学校において行われる交通安全教育の支援を行うとともに、児童に対する補完的な交通安全教育の推進を図る。また、児童の保護者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交通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開催する。

さらに、交通ボランティアによる通学路における児童に対する安全な行動の指導、児童の保護者を対象とした交通安全講習会等の開催を促進する。

3 中学生に対する交通安全教育の推進

中学生に対する交通安全教育は、日常生活における交通安全に必要な事柄、特に、自転車で安全に道路を通行するために、必要な技能と知識を十分に習得させるとともに、道路を通行する場合は、思いやりをもって、自己の安全ばかりでなく、他の人々の安全にも配慮できるようにすることを目標とする。

中学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、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、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交通安全教育を実施する。

中学校における交通安全教育を計画的に実施し、効果的なものとするため、自転車の安全な利用等も含め、安全な通学のための教育教材等を活用するとともに、交通安全教室の推進、教員等を対象とした心肺そ生法の実技講習会等を実施する。

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る。

4 高校生に対する交通安全教育の推進

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

高等学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、保健体育、総合的な学習の時間、特別活動など学校の教育活動全体を通じて、自転車の安全な利用、交通ルールの遵守、二輪車・自動車の特性、危険の予測と回避、運転者の責任、応急手当等について更に理解を深めるとともに、生徒の多くが、近い将来、運転免許等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。二輪車・自動車の安全に関する指導については、生徒の実態や地域の実情に応じて、安全運転を推進する

機関・団体やPTA等と連携しながら、安全運転に関する意識の高揚と実践力の向上を図るとともに、実技指導等を含む実践的な交通安全教育の充実を図る。特に、自転車について、高校生の利用が多く、交通ルール違反やマナー違反も見受けられることから、警察や高等学校等と連携し、交通安全教育を積極的に推進する。

高等学校における交通安全教育を計画的に実施し、効果的なものとするため、自転車の安全な利用等も含め、安全な通学のための教育教材等を活用するとともに、交通安全教室の推進、教員等を対象とした心肺そ生法の実技講習会等を実施する。

関係機関・団体は、高等学校において行われる交通安全教育が円滑に実施できるよう指導者の派遣、情報の提供等の支援を行うとともに、地域において、高校生及び相当年齢者に対する補完的な交通安全教育の推進を図る。また、小中学校や高齢者等との交流を図るなどして高校生の果たしうる役割を考えさせるとともに、交通安全活動への積極的な参加を促す。

5 成人に対する交通安全教育の推進

成人に対する交通安全教育は、自動車等の安全運転の確保の観点から、運転免許取得時及び運転免許取得後の運転者の教育を中心として行うほか、社会人、大学生等に対する交通安全教育の充実に努める。

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

免許取得後の運転者教育は、運転者としての社会的責任の自覚、安全運転に必要な技能及び技術、特に危険予測・回避の能力の向上、交通事故被害者等の心情等交通事故の悲惨さに対する理解及び交通安全意識・交通マナーの向上を目標とし、警察が行う各種講習、自動車教習所等が受講者の特性に応じて行う運転者教育及び事業所の安全運転管理の一環として安全運転管理者、運行管理者等が行う交通安全教育を中心として行う。

自動車の使用者は、安全運転管理者、運行管理者等に法定講習を受講させるほか、指導者向けの研修会等へ積極的に参加させ、事業所における自主的な安全運転管理の活発化に努める。また、自動車安全運転センター安全運転中央研修所等の研修施設において、高度な運転技術、指導方法を身に付けた運転者教育指導者の育成を図る。

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

大学生等に対しては、学生の自転車や二輪車・自動車の事故・利用等の実態に応じ、関係機関・団体等と連携し、交通安全教育の充実に努める。

6 高齢者に対する交通安全教育の推進

高齢者に対する交通安全教育は、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する。

高齢者に対する交通安全教育を推進するため、高齢者関連団体のリーダー等を対象とした参加・体験・実践型の交通安全教育を積極的に推進する。また、関係機関・団体等と連携して、高齢者の交通安全教室等を開催するとともに、高齢者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する。この場合、高齢者の自発性を促すことに留意しつつ、高齢者の事故実態に応じた具体的な指導を行うこととし、反射材用品の活用等交通安全用品の普及にも努める。

また、交通安全教育を受ける機会の少ない高齢者を対象に、北九州市薬剤師会等の協力を得て実施している交通安全ワンポイント・アドバイス事業（調剤薬局等において高齢者に啓発品を配布）を、引き続き実施する。

また、高齢運転者に対しては、高齢者講習及び更新時講習における高齢者学級の内容の充実にも努めるほか、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開催し、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も努める。

電動車いすを利用する高齢者に対しては、電動車いすの製造メーカー等で組織される団体等と連携して、購入時の指導・助言を徹底するとともに、安全利用に向けた交通安全教育を北九州市交通公園で実施する等その促進にも努める。

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、老人クラブ等のリーダーを対象とした安全運転教育を実施する。

さらに、高齢者の事故防止を図るため、関係機関・団体等の連携を図り、高齢者の事故防止対策やそのための環境づくりを推進することを目的とした、北九州市交通安全推進会議高齢者交通事故対策部会を引き続き開催する。

7 障害者に対する交通安全教育の推進

障害者に対しては、交通安全のために必要な技能及び知識の習得のため、地域における福祉活動の場を利用するなどして、障害の程度に応じ、きめ細かい交通安全教育を推進する。

8 外国人に対する交通安全教育の推進

外国人に対し、わが国の交通ルールに関する知識の普及による交通事故防止を目的として交通安全教育を推進するとともに、外国人向け教材の充実を図り、効果的な交通安全教育に努める。

9 北九州市交通公園における交通安全教育の推進

交通安全に関する知識の普及と交通安全思想の高揚を図るため設置している北九州市交通公園において、園内外での交通安全教室や自転車運転免許講習会等を積極的に開催し、児童期からの交通安全教育に積極的に取り組む。

第2項 効果的な交通安全教育の推進

交通安全教育を行うに当たっては、受講者が、安全に道路を通行するために必要な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する。

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

また、受講者の年齢や道路交通への参加の態様に応じた交通安全教育指導者の養成・確保、教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導入に努める。

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る。

第3項 交通安全に関する普及啓発活動の推進

1 交通安全運動の推進

市民一人ひとりに広く交通安全思想の普及・浸透を図り、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣付けるとともに、市民自身による道路交通環境の改善に向けた取組を推進するため、四季の交通安全運動を組織的・継続的に展開する。

交通安全運動の重点として、飲酒運転の撲滅、高齢者の交通事故防止、自転車の安全利用の推進、子どもの交通事故防止、シートベルト及びチャイルドシートの正しい着用の徹底、夜間（特に薄暮時）における交通事故防止等、本市の交通情勢に即した事項を設定する。交通安全運動の実施に当たっては、事前に、運動の趣旨、実施期間、運動重点、実施計画等について広く市民に周知することにより、市民参加型の交通安全運動の充実・発展を図るとともに、市民本位の運動として展開されるよう、事故実態、市民や交通事故被害者等のニーズ等を踏まえた実施に努める。

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の開催等により、交通事故を身近なものとして意識させる交通安全活動を促進する。

2 飲酒運転撲滅に向けた規範意識の確立

飲酒運転の危険性や飲酒運転による交通事故の実態を周知するための交通安全教育や広報啓発活動を引き続き推進するとともに、交通ボランティアや安全運転管理者、酒類製造・販売業者、酒類提供飲食店、駐車場関係者等と連携してハンドルキーパー運動の普及活動を強力に進めるなど、地域、職域等における飲酒運転撲滅の取組を徹底する。

また、酒類提供飲食店に「来店者に飲酒運転をさせない」取組を要請し、酒類提供者としての責任を認識させる。

併せて、飲酒運転がなくなる背景に、アルコール依存症等が考えられることから、それらを早期に発見するためのスクリーニングテストを実施するなど、関係機関・団体と連携した常習飲酒運転者対策を推進するほか、「飲酒運転は絶対にしない、させない」という市民の規範意識の確立を図る。

3 自転車の安全利用の推進

自転車が道路を通行する場合は、車両としてのルールを遵守するとともに交通マナーを実践しなければならないことを理解させる。

自転車乗用中の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る。特に、自転車の歩道通行時におけるルールについての周知・徹底を図る。

自転車は、歩行者と衝突した場合には加害者となる側面も有しており、交通に参加する者としての十分な自覚・責任が求められることから、そうした意識の啓発を図る。

薄暮の時間帯から夜間にかけて自転車の重大事故が多発する傾向にあることを踏まえ、自転車の灯火の点灯を徹底し、自転車の側面等への反射材用品の取付けを促進する。

自転車に同乗する幼児の安全を確保するため、保護者に対して幼児の同乗が運転操作に与える影響等を体感できる参加・体験・実践型の交通安全教育を実施するほか、幼児を同乗させる場合において安全性に優れた幼児二人同乗用自転車の周知を促進する。

幼児・児童の自転車用ヘルメットについて、北九州市交通公園での自転車貸出時や交通安全教室の開催時など、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、着用の徹底を図る。

4 すべての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底

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、すべての座

席におけるシートベルトの正しい着用の徹底を図る（平成 22 年 10 月現在における一般道のシートベルト着用率は、全国では運転席 97.3%、助手席 92.2%、後部座席 33.1%、福岡県では運転席 96.9%、助手席 92.3%、後部座席 38.9%（警察庁と一般社団法人日本自動車連盟の合同調査による））。

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

5 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「カチャピョン」等を活用しつつ、幼稚園・保育所、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る。特に、比較的年齢の高い幼児の保護者に対し、その取組を強化する。

また、交通安全協会が実施している貸出制度を活用して、チャイルドシートを利用しやすい環境づくりを促進する。

6 明るい色の服の着用及び反射材用品の普及促進

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明るい色の服の着用及び反射材用品や自発光式ライト等の普及促進を図るため、各種広報媒体を活用して積極的な広報啓発活動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する。

反射材用品等は、全年齢層を対象として普及を図ることとするが、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る。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。

7 効果的な広報の実施

交通安全に関する広報については、テレビ、ラジオ、新聞、インターネット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、具体的で訴求力の高い内容を重点的かつ集中的に実施するなど、実効の上がる広報を次の方針により行う。

- (1) 家庭、学校、職場、地域等と一体となった広範なキャンペーンや、官民が一体となった各種の広報媒体を通じての集中的なキャンペーン等を積極的に行うことにより、飲酒運転の撲滅、高齢者の交通事故防止、自転車の安全利用、シートベルト及びチャイルドシートの正しい着用の徹底、違法駐車等の排除等を図る。
- (2) 交通安全に果たす家庭の役割は極めて大きいことから、家庭向け広報媒体の積極的な活用、市政だより等を通じた広報等により家庭に浸透するきめ細かな広報の充実に努め、子ども、高齢者等を交通事故から守るとともに、飲酒運転を撲滅し、暴走運転、無謀運転等を追放する。

(3) 民間団体の交通安全に関する広報活動を支援するため、交通安全に関する資料、情報等の提供を積極的に行うとともに、報道機関の理解と協力を求め、交通安全気運の盛り上げを図る。

8 その他の普及啓発活動の推進

(1) 高齢者の交通事故防止に関する市民の意識を高めるため、加齢に伴う身体機能の変化が交通行動に及ぼす影響等について科学的な知見に基づいた広報を積極的に行う。また、あらゆる年齢層に高齢者の特性を理解させるとともに、高齢運転者標識（高齢者マーク）を取り付けた自動車への保護意識を高めるように努める。

(2) 薄暮の時間帯から夜間にかけて重大事故が多発する傾向にあることから、夜間の重大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。

また、季節や気象の変化、地域の実態等に応じ、交通情報板等を活用するなどして自動車及び自転車の前照灯の早期点灯を促す。

(3) 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、「交通安全マップ」等のインターネット等を通じた事故データ及び事故多発地点に関する情報の提供に努める。

(4) 自動車アセスメント情報や、安全装置の有効性、自動車の正しい使い方、点検整備の方法に係る情報、交通事故の概況等の情報を総合的な安全情報として取りまとめ、自動車ユーザー、自動車運送事業者、自動車製作者等の情報の受け手に応じ適時適切に届けることにより、関係者の交通安全に関する意識を高める。

第4項 交通安全に関する民間団体等の主体的活動の推進

交通安全を目的とする民間団体については、交通安全指導者の養成等の事業及び諸行事に対する支援並びに交通安全に必要な資料の提供活動を充実するなど、その主体的な活動を促進する。また、地域団体、自動車製造・販売団体、自動車利用者団体等については、それぞれの立場に応じた交通安全活動が地域の実情に即して効果的かつ積極的に行われるよう、四季の交通安全運動等の機会を利用して働き掛けを行う。そのため、市・警察・関係機関・団体で組織する北九州市交通安全推進会議等を引き続き開催し、本市における交通安全活動を積極的に推進し、市民挙げての活動の展開を図る。

第5項 市民の参加・協働の推進

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ある。

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

市民の参加・協働を積極的に進める。

第3節 安全運転の確保

安全運転を確保するためには、運転者の能力や資質の向上を図ることが必要であり、このため、運転者のみならず、これから運転免許を取得しようとする者までを含めた運転者教育等の充実を努める。特に、今後増加することが予想される高齢運転者に対する教育等の充実を図る。

また、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組を進める。

さらに、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、IT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る。

第1項 運転者教育等の充実

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

また、これらの機会が、単なる知識や技能を教える場にとどまることなく、個々の心理的・性格的な適性を踏まえた教育、交通事故被害者等の手記等を活用した講習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る。

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、講習等の充実を図る。

1 運転免許を取得しようとする者に対する教育の充実

(1) 自動車教習所における教習の充実

自動車教習所の教習に関し、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、教習カリキュラムの見直し・検討を進めるほか、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、教習水準を高める。

また、教習水準に関する情報の市民への提供に努める。

(2) 取得時講習の充実

原付免許、普通二輪免許、大型二輪免許、普通免許、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る。

2 運転者に対する再教育等の充実

取消処分者講習、停止処分者講習、違反者講習、初心運転者講習、更新時講習及び高齢者講習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る。

特に、飲酒運転を防止するという観点から、各種講習における飲酒運転の実態等を踏まえた教育を実施し、その内容の充実に努める。

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

3 二輪車安全運転対策の推進

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

4 高齢運転者対策の充実

(1) 高齢者に対する教育の充実

高齢者講習の効果的実施、更新時講習における高齢者学級の拡充等に努める。

特に、講習予備検査（認知機能検査）に基づく高齢者講習においては、検査の結果に基づくきめ細かな教育に努める。また、運転技術や能力を自覚するためのシルバー・セーフティ・ドライビングスクールを積極的に開催し、併せて、飲酒運転の危険性を理解させるための教育の実施に努める。

(2) 臨時適性検査の確実な実施

講習予備検査（認知機能検査）の機会等を通じて、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う。

また、臨時適性検査の円滑な実施のため、認知症専門医等との連携を強化するなど、態勢の強化に努める。

(3) 運転免許証を自主返納した者への支援

運転経歴証明書的身分証明書としての機能を充実させ、運転免許証を自主返納した者の支援に努める。また、運転免許証を返納しやすい環境づくりを行う。

(4) 高齢運転者標識（高齢者マーク）の活用促進

高齢運転者の安全意識を高めるため、高齢者マークの積極的な活用の促進を図る。

5 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、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乗車用ヘルメット着用義務違反に対する街頭での指導取締りの充実を図る。

6 自動車運転代行業の指導育成等

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

7 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、民間参入の促進を図る等により、受診環境の整備を行い、受診を積極的に促進する。

8 悪質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など、悪質危険な運転者の早期排除を図る。

第2項 安全運転管理の推進

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

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

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

事業活動に伴う交通事故防止を更に促進するため、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を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る。

第3項 自動車運送事業者の安全対策の充実

1 自動車運送事業者に対する指導監督の充実

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正な処分を行う。このため、効果的かつ効率的な監

査を実施するための監査システムの構築及び監査実施体制の充実・強化を図る。

また、関係行政機関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を活用することにより、過労運転に起因する事故等の通報制度の的確な運用と業界指導の徹底を図るとともに、事業者団体等関係団体を通じての指導にも努める。特に、貨物自動車運送事業者については、貨物自動車運送適正化事業実施機関を通じての過労運転・過積載の防止等運行の安全を確保するための指導の徹底を図る。

さらに、自動車運送事業者による社内一丸となった安全管理体制の構築・改善を図るため、国がその構築状況を評価・助言する運輸安全マネジメント制度の一層の浸透・徹底を図る。

このほか、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す。

2 安全運転の確保に資する機器の普及促進及び活用

ドライブレコーダー等の安全運転の確保に資する機器の普及促進に努めるとともに、運送事業者における乗務員のリスク情報の把握や共有、経営者や運行管理者による事故の再発防止対策の検討・立案等を容易に、かつ、効率的・効果的に実施するための映像記録型ドライブレコーダーの活用方法について周知を図る。また、映像記録型ドライブレコーダーより得られた情報の事故分析への更なる活用方法等について検討する。

3 自動車運送事業者に係る事故の要因分析の実施

事業用自動車の事故に関する情報の充実を図るため、自動車事故報告規則（昭和26年運輸省令第104号）に基づく交通事故情報の収集・分析に加え、自動車運送事業に係る交通事故要因分析のための情報収集・分析を充実及び強化するとともに、これらの事故情報について、多角的に分析等を実施する。

4 運行管理者等に対する指導講習の充実

運行管理者等に対する指導講習について、民間参入の促進を図ること等により、受講環境の整備を行う。

5 貨物自動車運送事業安全性評価事業の促進等

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）を促進する。

また、本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る。

6 社内安全教育の実施に対する支援

社内での安全教育を促進するため、外部専門家等の活用による事故防止コンサルティング実施に対して支援を行い、社内での安全教育の充実を図る。

第4項 交通労働災害の防止等

1 交通労働災害の防止

交通労働災害防止のためのガイドラインの周知徹底を行うことにより、事業場における管理体制の確立、適正な労働時間等の管理、適正な走行管理、運転者に対する教育、健康管理、交通労働災害防止に対する意識の高揚等を促進する。

また、これらの対策が効果的に実施されるよう関係団体と連携して、事業場における交通労働災害防止担当管理者の配置、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する。

2 運転者の労働条件の適正化等

自動車運転者の労働時間、休日、割増賃金、賃金形態等の労働条件の改善を図るため、労働基準法（昭和 22 年法律第 49 号）等の関係法令及び「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（平成元年労働省告示第 7 号）の履行を確保するための監督指導を実施する。

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

第5項 道路交通に関連する情報の充実

1 危険物輸送に関する情報提供の充実等

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

2 気象情報等の充実

道路交通に影響を及ぼす自然現象を的確に把握し、気象警報・注意報・予報及び津波警報・注意報並びに台風、大雨、竜巻等の激しい突風、地震、津波等の現象に関する情報の質的向上と適時・適切な発表及び迅速な伝達に努める。また、道路の降雪状況や路面状況等を収集し、道路利用者に提供する道路情報提供装置等の整備を推進する。

さらに、気象、地震、津波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ITを活用した観測・監視体制の強化を図るものとする。このほか、広報や講習会等を通じて気象知識の普及に努める。

第4節 車両の安全性の確保

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る。

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あるが、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る。

第1項 自動車アセスメント情報の提供等

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

また、チャイルドシートについても、製品ごとの安全性に関する比較情報等を自動車使用者に提供することにより、その選択を通じて、より安全なチャイルドシートの普及拡大を図る。

第2項 自動車の検査及び点検整備の充実

1 自動車の検査の充実

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、IT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る。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する。

指定自動車整備事業制度の適正な運用・活用を図るため、事業者に対する指導監督を強化する。さらに、軽自動車の検査については、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る。

2 型式指定制度の充実

車両の構造に起因する事故の発生を防止するため、型式指定制度により新型自動車の安全性の審査体制の充実を図る。

3 自動車点検整備の充実

(1) 自動車点検整備の推進

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

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

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

(2) 不正改造車の排除

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

また、不正改造の危険性についても、広く市民に啓発する。

(3) 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する。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する。

(4) 自動車の新技術への対応等整備技術の向上

自動車新技術の採用・普及、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する。

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する。

(5) ペーパー車検等の不正事案に対する対処の強化

民間能力の活用等を目的として、指定自動車整備事業制度が設けられているが、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う。

第3項 リコール制度の充実・強化

自動車のリコールの迅速かつ着実な実施のため、自動車製作者等及びユーザーからの情報収集に努め、自動車製作者等への監査を実施する。

さらに、ユーザーの目線に立った、より迅速かつ着実なリコール実施のための情報収集体制及び調査分析体制の強化を図るため、次の施策を講じる。

○ 情報収集体制の強化

不具合情報やリコール情報等に関し、自動車製作者等から収集している不具合情報の拡充、海外機関との連携強化等により、情報収集体制の充実強化を図る。

○ 調査分析体制の強化

収集した不具合情報について、スクリーニングを的確に実施する。

また、ユーザーに対し、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を行う。

第4項 自転車の安全性の確保

自転車の安全な利用を確保し、自転車事故の防止を図るため、自転車利用者が定期的に点検整備や正しい利用方法等の指導を受ける機会を設けるとともに、近年、対歩行者との事故等自転車の利用者が加害者となる事故が増加傾向にあることにかんがみ、こうした賠償責任を負った際の支払い原資を担保し、被害者の救済を図るため、関係機関・団体と連携し、損害賠償責任保険等への加入率を向上させるなどの取り組みを促進する。さらに、夜間における交通事故の防止を図るため、灯火の取付けの徹底と反射材用品等の普及促進を図り、自転車の被視認性の向上を図る。

第5節 道路交通秩序の維持

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

このため、交通事故実態等を的確に分析し、死亡事故等重大な交通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指導取締りを推進する。

また、交通事故事件その他の交通犯罪の捜査を適正かつ迅速に行うため、捜査体制及び装備等の充実強化を図る。

さらに、暴走族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に努め、暴走行為をさせない環境づくりを推進するとともに、取締り体制及び装備資機材の充実強化を図る。

第1項 交通の指導取締りの強化等

1 一般道路における効果的な指導取締りの強化等

一般道路においては、歩行者及び自転車利用者の事故防止並びに事故多発路線

等における重大事故の防止に重点を置いて、交通指導取締りを効果的に推進する。

(1) 悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点を置いた取締りの強化等

指導取締り体制を充実し、児童、高齢者、障害者等の保護の観点に立った交通取締りを推進し、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、飲酒運転、無免許運転、著しい速度超過、交差点関連違反等の悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点を置いた取締りの強化を図る。

特に、飲酒運転については、繁華街や幹線道路等における徹底した取締り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求するなど、飲酒運転の撲滅に向けた取組を推進する。

(2) 背後責任の追及

事業活動に関してなされた過積載、過労運転等の違反については、自動車の使用者等に対する責任追及を徹底するとともに、必要に応じ自動車の使用制限命令や荷主等に対する再発防止命令を行い、また、事業者の背後責任が明らかとなった場合は、それらの者に対する指導、監督処分等を行うことにより、この種の違反の防止を図る。

(3) 自転車利用者に対する指導取締りの推進

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する。

2 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、違反の未然防止及び交通流の整序を図る。

また、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する。

3 科学的な指導取締りの推進

速度違反自動取締装置の整備を推進するなど、交通事故実態に的確に対応した科学的かつ効率的な指導取締りを推進する。

第2項 交通事故事件その他の交通犯罪の捜査体制の強化

交通事故事件その他の交通犯罪の捜査を迅速かつ的確に行うため、次により捜査体制、装備等の充実強化を図る。

- 1 専従捜査体制の強化等
交通事故事件その他の交通犯罪の捜査体制を強化するため、専従職員の捜査能力の一層の向上及び体制の充実に努める。
- 2 初動捜査体制及び科学的捜査体制の強化
交通事故処理車その他の車両、交通事故自動記録装置を始めとする交通事故捜査支援システム等の整備を推進する。

第3項 暴走族対策の強化

暴走族による各種不法事案を未然に防止し、交通秩序を確保するとともに、青少年の健全な育成に資するため、関係機関・団体が連携し、次の暴走族対策を強力に推進する。

また、暴走族の反社会的な行為に対し、市民の安全で快適な生活の確保を図るため、関係機関・団体等の連携を図り、暴走族追放対策や暴走行為をさせない環境づくりを推進することを目的とした、北九州市交通安全推進会議暴走族対策部会を引き続き開催する。

- 1 暴走族根絶気運の高揚及び家庭、学校等における青少年の指導の充実
暴走族根絶の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かつタイムリーに行い、暴走族の実態が的確に広報されるよう努める。また、家庭、学校、職場、地域等において、青少年に対し、積極的に「暴走族加入阻止教室」を開催するなどの指導等を促進する。さらに、関係団体等との連携の下に、暴走族の解体、暴走族への加入阻止、暴走族からの離脱等の支援指導を徹底するとともに、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、青少年育成団体等と連携し、青少年の健全育成を図る観点から施策を推進する。
- 2 暴走行為阻止のための環境整備
暴走族及びこれに伴う群衆の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、暴走族等を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、暴走行為等がでない道路交通環境づくりを積極的に行う。
また、事前の情報の入手に努め、集団不法事案に発展するおそれがあるときは、早期に暴走族と群衆を隔離するなどの措置を講ずる。
- 3 暴走族に対する指導取締りの強化
暴走族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、暴走族に対する指導取締りの強化を図る。
また、「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と車両の分離を図り、不正改造等暴走行為を助長する行為に対しても背後責任の追及を行う。

さらに、不正改造行為に関する情報収集を徹底するとともに、関係機関と連携して、不正改造を敢行する業者に対する取締りを強化するなど根源的な対策を講じるほか、複数の県にまたがる広域暴走族事件に迅速かつ効率的に対処するため、関係県警察相互の捜査協力を積極的に行う。

4 旧車會に対する指導取締りの強化

違法行為を敢行する旧車會（暴走族風に改造した旧型の自動二輪車等を運転する者のグループ）に対する実態把握を徹底し、把握した情報を関係都道府県間で共有化するとともに、不正改造等の取締りを強化するなどの的確な対応を推進する。

5 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る。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する。

暴走族関係保護観察対象者の処遇に当たっては、遵法精神のかん養、家庭環境の調整、交友関係の改善指導、暴走族組織からの離脱指導等、再犯防止に重点を置いた処遇の実施に努め、暴走族関係事犯者を含め、就学、就労を支援する等、立ち直り支援活動に努める。

また、暴走族に対する運転免許の行政処分については、特に迅速かつ適正に行う。

6 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し、また、保安基準に適合しない部品等を車両に取り付け、運行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、全国的な広報活動の推進及び企業、関係団体に対する指導を積極的に行う。

また、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う。

第6節 救助・救急活動の充実

交通事故による負傷者の救命を図り、また、被害を最小限にとどめるため、高速自動車国道を含めた道路上の交通事故に即応できるよう、救急医療機関、消防機関等の救急関係機関相互の緊密な連携・協力関係を確保しつつ、救助・救急体制及び救急医

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

第1項 救助・救急体制の整備

1 救助体制の整備・拡充

交通事故に起因する救助活動の増大及び事故の種類・内容の複雑多様化に対処するため、救助体制の整備・拡充を図り、救助活動の円滑な実施を期する。

2 救助・集団救急事故体制の整備

大規模道路交通事故等の多数の負傷者が発生する大事故に対処するため、連絡体制の整備、救護訓練の実施及び災害派遣医療チーム（DMAT）の活用等、救助・集団救急事故体制を推進する。

3 心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動の推進

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

このため、心肺蘇生法に関する基準等の応急手当の知識・技術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する。また、応急手当指導者の養成を強力に行っていくほか、119番受信時における応急手当の口頭指導を推進する。さらに、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る。

また、業務用自動車を中心に応急手当に用いるゴム手袋、止血帯、包帯及びポケットマスク等の救急用具の搭載を推進する。

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

4 救急救命士の養成・配置等の促進、ドクターカーの活用促進

プレホスピタルケア（主に救急車内で行われる、病院前救護）の充実のため、ドクターカー（医師等が同乗する救急用自動車）の活用の促進を図るとともに、市内の消防機関において救急救命士を計画的に配置できるようその養成を図り、

救急救命士が行える気管挿管、薬剤投与を円滑に実施するための講習及び実習の実施を推進する。また、医師の指示又は指導・助言の下に救急救命士を含めた救急隊員による応急処置等の質を確保するメディカルコントロール体制の充実を図る。

5 救助・救急用資機材の整備の推進

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推進する。

6 消防防災ヘリコプターによる救急業務の推進

ヘリコプターは、事故の状況把握、負傷者の緊急搬送又は長距離搬送に有効であることから、ドクターヘリとの相互補完体制を含めて、救急業務におけるヘリコプターの積極的活用を推進する。

7 救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実

複雑多様化する救助・救急事象に対応すべく救助隊員及び救急隊員の知識・技術等の向上を図るため、教育訓練及び研修体制の充実を積極的に推進する。

8 高速自動車国道等における救急業務実施体制の整備

高速自動車国道における救急業務については、西日本高速道路株式会社（以下「高速道路株式会社」と総称する。）が、道路交通管理業務と一元的に自主救急として処理するとともに、本市においても消防法（昭和 23 年法律第 186 号）の規定に基づき処理すべきものとして、両者は相協力して適切かつ効率的な人命救護を行う。

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

9 現場急行支援システムの整備

緊急車両が現場に到着するまでの時間の縮減及び緊急走行時の交通事故防止のため、緊急車両優先の信号制御を行う現場急行支援システム（FAST）の整備を図る。

10 緊急通報システムの整備

交通事故等緊急事態発生時における負傷者の早期かつ的確な救出及び事故処理の迅速化のため、人工衛星を利用して位置を測定するGPS技術を活用し、自動車乗車中の事故発生時に車載装置・携帯電話を通じてその発生場所の位置情報や事故情報を消防・警察等に通報することなどにより緊急車両の迅速な現場急行を可能にする緊急通報システム（HELP）の普及を図る。

第2項 救急医療体制の整備

1 救急医療機関等の整備

救急医療体制については、初期救急医療体制として、夜間・休日急患センターや在宅当番医制を整備しており、その普及定着化を推進している。また、重症救急患者の診療を確保するため、病院群輪番制及び救急告示病院による第2次救急医療体制や市内2ヶ所の救命救急センターにより重篤な救急患者を受け入れるなど第3次救急医療体制を整備している。

さらに、救急医療施設の情報収集し、救急医療情報を提供することにより、これらの体制が有効に運用されるよう調整を行う救急医療情報センターの整備・充実を図る。

2 地域における救急蘇生法等の普及

保健所等行政機関に勤務する保健師等を対象に救急蘇生法指導者講習会を実施し、地域における救急蘇生法等に関する普及方策等の企画・運営を行う者の養成を図る。

第3項 救急関係機関の協力関係の確保等

救急医療施設への迅速かつ円滑な収容を確保するため、救急医療機関、消防機関等の関係機関における緊密な連携・協力関係の確保を推進するとともに、救急医療機関内の受入れ・連絡体制の明確化等を図る。

また、特に多くの被害者の生じる大規模な交通事故が発生した場合に備え、災害派遣医療チーム（DMAT）の活用を推進する。

第7節 損害賠償の適正化を始めとした被害者支援の推進

交通事故被害者等は、交通事故により多大な肉体的、精神的及び経済的打撃を受けたり、又は掛け替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、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等の下、交通事故被害者等のための施策を総合的かつ計画的に推進する。

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

また、交通事故被害者等は、精神的にも大きな打撃を受けている上、交通事故に係る知識、情報が乏しいことが少なくないことから、交通事故に関する相談を受けられる機会を充実させるとともに、交通事故の概要、捜査経過等の情報を提供し、被害者支援を積極的に推進する。

第1項 損害賠償の請求についての援助等

1 交通事故相談活動の推進

北九州市交通事故相談所や各区への巡回交通事故相談を活用し、地域における交通事故相談活動を推進する。

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

2 損害賠償請求の援助活動等の強化

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

第2項 交通事故被害者支援の推進

1 交通事故被害者等に対する援助措置

交通事故により父母と死別した者のうち、経済的理由により高等学校等への修学が困難な交通遺児に対し、山九交通遺児奨学金基金条例に基づく経済的支援を行い、交通遺児の健全な育成を図る。

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

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

2 交通事故被害者等の心情に配慮した施策の推進

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

警察においては、交通事故被害者等に対して交通事故の概要、捜査経過等の情報を提供するとともに、刑事手続きの流れ等をまとめた「交通事故被害者の手引」を作成し、活用する。特に、ひき逃げ事件、交通死亡事故等の重大な交通事故事件の被害者等については、被疑者の検挙、送致状況等を連絡する被害者連絡制度の充実を図る。また、死亡事故等の被害者等からの加害者の行政処分に係る

意見聴取等の期日や行政処分結果についての問い合わせに応じ、適切な情報の提供を図る。

さらに、警察本部に設置した被害者連絡調整官が、各警察署で実施する被害者連絡について指導を行うほか、自ら被害者連絡を実施するなどして組織的な対応を図るとともに、交通事故被害者等の心情に配慮した対応を適切に実施するための教養の強化に努める。

第8節 道路交通事故原因の総合的な調査分析の充実

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ことが必要である。

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・団体等の連携を密にし、交通事故総合分析センターを積極的に活用して、人、道路及び車両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する。

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に関する分析を充実させる。

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る。

資料

北九州市交通安全対策会議 委員名簿

役職名	補 職 名	氏 名
会長	北九州市長	北橋 健治
委員	九州運輸局福岡運輸支局北九州自動車検査登録事務所長	永松 義昭
〃	九州地方整備局北九州国道事務所長	世利 正美
〃	福岡管区気象台技術部長	郷田 治稔
〃	北九州東労働基準監督署長	高橋 勉
〃	九州総合通信局情報通信部長	室山 喜昭
〃	福岡県新社会推進部長	長谷川 英祐
〃	北九州市警察部長	中尾 信賢
〃	北九州市副市長	梅本 和秀
〃	教育委員会教育長	柏木 修
〃	消防局長	櫛井 正喜
〃	保健福祉局長	垣迫 裕俊
〃	建設局長	藤澤 常憲
〃	建築都市局長	林田 康孝
〃	北九州市交通安全母の会会計	緒方 撰子
〃	八幡西区交通安全母親クラブ「瀬々らぎ会」会長	内藤 純子
〃	北九州市PTA協議会副会長	梅本 千鶴
〃	北九州市自治会総連合会副会長	木下 憲定

北九州市交通安全対策会議 幹事名簿

役職名	補 職 名	氏 名
幹 事	市民文化スポーツ局安全・安心部長	久保 健也
〃	九州運輸局福岡運輸支局北九州自動車検査登録事務所 首席運輸企画専門官	首藤 郁一郎
〃	九州地方整備局北九州国道事務所交通対策課長	巻木 健三
〃	福岡管区気象台総務部業務課防災調整官	溝上 良雄
〃	北九州東労働基準監督署次長	右田 甲一
〃	九州総合通信局情報通信部電気通信事業課長	中山 豊彦
〃	福岡県新社会推進部生活安全課長	山下 稔
〃	北九州市警察部機動警察隊特別機動取締班長	宮脇 修
〃	教育委員会指導部指導第二課長	渡邊 義隆
〃	教育委員会生涯学習部生涯学習課長	堤 晴幸
〃	子ども家庭局子ども家庭部青少年課長	塚崎 修
〃	消防局総務部人事企画課長	井伊 晴喜
〃	市民文化スポーツ局安全・安心部安全・安心課長	福本 啓二
〃	保健福祉局地域支援部高齢者支援課長	大下 一悟
〃	保健福祉局障害福祉部障害福祉課長	早崎 寿宏
〃	保健福祉局保健医療部地域医療課長	山本 博之
〃	建設局総務部管理課長	三浦 芳秀
〃	建設局道路部道路計画課長	柴田 卓典
〃	建設局公園緑地部公園建設課長	大庭 節夫
〃	建築都市局計画部都市交通政策課長	藤田 和也

交通安全対策基本法（昭和四十五年六月一日法律第百十号） 抜粋

（目的）

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

（定義）

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

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

（地方公共団体の責務）

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

（道路等の設置者等の責務）

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

（車両等の製造事業者の責務）

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

（車両等の使用者の責務）

第七条 車両等を使用する者は、法令の定めるところにより、その使用する車両等の安全な運転又は運航を確保するため必要な措置を講じなければならない。

(車両の運転者等の責務)

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

(歩行者の責務)

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

(住民の責務)

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

(市町村交通安全対策会議)

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

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

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

(市町村交通安全計画等)

第二十六条 市町村交通安全対策会議は、都道府県交通安全計画に基づき、市町村交通安全計画を作成しなければならない。

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きかなければならない。

3 市町村交通安全計画は、次の各号に掲げる事項について定めるものとする。

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

用 語 集

語句	説明
高度道路交通システム (ITS)	最先端の情報通信技術を用いて人と道路と車両とを情報でネットワークすることにより、交通事故・渋滞などといった道路交通問題の解決を目的に構築する新しい車両システム (ITS : Intelligent Transport Systems)
ITSスポット	高度道路交通システム (ITS) を実現するため、道路に設置された通信機器
バリアフリー	障害者や高齢者の生活に不便な障害を取り除こうという考え方
交通需要マネジメント (TDM)	道路利用の仕方に工夫を求め、輸送効率の向上や交通量の時間的・空間的平準化を図る (TDM : Transportation Demand Management)
あんしん歩行エリア	歩行者及び自転車利用者の安全な通行を確保するために緊急に対策を講ずる必要があると認められる住居地区又は商業地区で 都道府県公安委員会及び関係道路管理者の申請に基づき、国家公安委員会及び国土交通省が指定する。(近年、歩行者・自転車の事故が多発している現状から、警察庁と国土交通省が全国平均に比べ事故発生率が高く、緊急に歩行者・自転車の安全対策が必要な地区を「あんしん歩行エリア」として指定、クルマ中心からひと中心の生活道路整備を面的に進めていくこととしたもの)
ワークショップ	所定の課題についての事前研究の結果を持ち寄って、討議を重ねる形の研究会。
LED	発光ダイオード(電圧の変化により発光する半導体)。信号機に用いられる。視認性や消費電力、耐久性の点で優れている。 (LED : Light Emitting Diode)
バリアフリー対応型信号機	青信号時にメロディーを鳴らす音響装置のついた信号機や、青信号の時間を延長して横断時間を長くするなどの機能を備えた信号機。高齢者等感应信号機、歩行者感应信号機、視覚障がい者用付加装置、音響式歩行者誘導付加装置、歩行者支援装置など。
ハンプ	車両の低速走行等を促すため道路に設ける盛り上がり(凸部)のこと
クランク	車両の低速走行等を促すためジグザグにした道路
狭さく	歩道の設置が困難な場合において、歩行者等の安全な通行を確保するため道路上に設置するポール
コミュニティ道路	歩車分離を図るとともに、車道をジグザグにするクランクや車道の一部を盛り上げるハンプ等の自動車の走行速度を低減させる道路構造を採用することで、安全で快適な歩行空間の形成を図った道路
光ビーコン	通過車両を感知して交通量等を測定するとともにカーナビゲーション装置等と交通管制センターとの情報のやりとりをする路上設置型の赤外線通信装置

語句	説明
歩車共存道路	歩道等の設置が困難な場合において、ランプや狭さく等を組み合わせることにより車の速度を抑制し、歩行者等の安全な通行を確保する道路
エスコートゾーン	視覚障害者の道路横断を支援するため、横断歩道の真ん中に敷かれている点字ブロック（触覚表示）。視覚障害者誘導用道路横断帯。
事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）	幹線道路の中で死傷者が多く危険な区間を『事故危険区間』として選定し、市民に交通事故が起こりやすい危険な箇所として認識してもらい、集中的・重点的に交通事故の対策に取り組む計画。
成果を上げるマネジメント	国土交通省が、交通事故対策について用いるマネジメントサイクルのこと。少ない予算で最大の効果を獲得できるよう対策区間を選定し、事故原因に即した効果の高い対策案を検討すると共に対策を実行し、成果を評価、さらに改善を行う、これら一連の取組。
高規格幹線道路	自動車の高速交通の確保を図るために必要な道路で、全国的な自動車交通網を形成する自動車専用道路であり、高速自動車国道及び一般国道の自動車専用道路で構成。
地域高規格道路	高規格幹線道路網と一体となって高速交通体系の役割を果たし、地域構造を強化する規格の高い道路。
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
道路交通情報通信システム（VICS）	道路利用者へ適切な道路交通情報等を提供するシステム（VICS：Vehicle Information and Communication System）
ペDESTリアンデッキ	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
プロファイル化	交差点に入ってくる車の量を予測して、その交差点を通過できる車の量を最大化するように信号機を制御しようとするもの。急激な交通量の変化に対しては適しているとされている。
新交通管理システム（UTMS）	光ビーコンを用いた個々の車両と交通管制システムとの双方向通信等の高度な情報通信技術により安全で快適、環境にやさしい交通社会の実現を目指すシステム（UTMS：Universal Traffic Management Systems）
「標識BOX」 「信号機BOX」	はがきやインターネット等を利用して、運転者等から道路標識、信号機等に関する意見を受け付けるもの
安全運転支援システム（DSSS）	運転者に対し、周辺の交通状況等をカーナビゲーション装置を通じて視覚・聴覚情報により提供することで、危険要因に対する注意を促し、ゆとりを持った運転ができる運転環境を創り出すことにより、交通事故の低減を図るシステム。（DSSS：Driving Safety Support Systems）
スマートウェイ	交通安全、渋滞対策、環境対策などを目的とし、人と車と道路とを情報で結びITS技術を活用した次世代の道路。

語句	説明
パークアンドライド パークアンドバスライド	都心部へ乗り入れる自家用自動車による交通混雑の緩和を図るため、郊外の鉄道駅・バスターミナル等の周辺に駐車場を整備し、自動車を駐車（パーク）させ、鉄道、バス等公共交通機関への乗換え（ライド）を促すシステム。バスに乗り換える場合はパークアンドバスライド。
ETC	有料道路の料金所渋滞の解消等を目的に、料金所ゲートと通行車両とが無線通信により料金の支払を行うシステム (Electronic Toll Collection System)
公共車両優先システム (PTPS)	バスなどの公共車両が優先的に通行できるように支援するシステム。バス専用レーンの位置や違法通行車両への警告、優先信号制御等を行う。（交差点道路上に設置された光ビーコン（感知機）が、車両に搭載した装置に情報を受信し、進行方向の信号を青に変えるなどの支援を行う） (PTPS: Public Transportation Priority Systems)
車両運行管理システム (MOCS)	光ビーコンが車両に搭載した光車載器からの情報を感知して交通管制センターに送信されるシステム。 (MOCS: Mobile Operation Control Systems)
シームレス	継ぎ目のないこと。一体となっていること。
路側通信システム	道路沿いに放送装置と送信アンテナを設置することにより、中波帯のラジオ放送（AM1620kHz）を行い、サービス提供区域を通過する車両に対し交通規制などの情報を伝えるシステム。
安全運転管理者	道路交通法に基づき、一定以上の台数の自家用自動車を保有する事業所において、運行計画や運転日誌の作成、安全運転の指導を行う者。年一回の講習参加が義務付けられている。
自転車安全利用五則	平成19年7月10日に中央交通安全対策会議交通対策本部で決定された、自転車運転時の次の5原則。 ①自転車は、車道が原則、歩道は例外 ②車道は左側を通行 ③歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行 ④安全ルールを守る ⑤子どもはヘルメットを着用
ハンドルキーパー運動	自動車で飲食店に来て飲酒する場合、仲間同士や飲食店の協力を得て飲まない人（ハンドルキーパー）を決め、その人は酒を飲まず、仲間を自宅まで送り、飲酒運転事故を防止する運動。
自動車アセスメント	自動車の安全性能評価
運輸安全マネジメント制度	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。
リコール	自動車などで、製品に欠陥がある場合、生産者が公表して、製品を回収し無料で修理すること。
スクリーニング	ふるい分けすること。選抜。選別。

語句	説明
災害派遣医療チーム (DMAT)	医師、看護師、業務調整員（救急救命士、薬剤師、放射線技師、事務員等）で構成され、地域の救急医療体制だけでは対応出来ないほどの大規模災害や事故などの現場に急行する医療チーム。 (DMAT: Disaster Medical Assistance Team)
自動体外式除細動器 (AED)	心臓の心室が小刻みに震え全身に血液を送ることができなくなる心室細動等の致死性の不整脈の状態を心臓に電気ショックを与えることにより正常な状態へ戻す機器。 (AED: Automated External Defibrillator)
プレホスピタルケア	急病人などを病院に運び込む前に行う応急手当て。主として、救急車内で行うものをいう。病院前救護。
ドクターカー	患者監視装置等の医療機械を搭載し、医師、看護師等が同乗し、搬送途上へ出動する救急車。医師派遣用自動車、ラビッド・レスポンス・カーとも言う。
メディカルコントロール	救急現場から医療機関へ患者を搬送するまでの間に、救急救命士や救急隊員が行なう応急処置などを、医学的な観点から、その質を保障すること。
現場急行支援システム (FAST)	緊急車両の通行を感知した時点で信号機の優先制御を行い、救急車の患者搬送時間を短縮するほか、救急車やパトカーの現場への到着時間短縮を図るとともに、緊急走行に起因する交通事故を防止するシステム。 (FAST: Fast Emergency Vehicle Preemption Systems)
緊急通報システム (HELP)	パトカー、消防車、ロードサービス車両などの緊急車両が、迅速な救援活動を行えるように支援するシステム。運転中の事故、車両トラブル、急病などの緊急時に、救援機関に通報を行い、正確な位置情報などを提供する。新交通管理システム(UTMS)機能の一つ。 (HELP: Help System for Emergency Life saving and Public safety)
交通事故総合分析センター	「人・道・車」の観点から交通事故の総合的な調査分析を行い、研究成果を提供している財団法人。

発行 平成24年3月

北九州市市民文化スポーツ局

安全・安心部安全・安心課

〒803-8501

北九州市小倉北区城内1番1号

電話 093-582-2911