

鞍手町交通安全計画書

鞍手町交通安全対策会議

目 次

計画の基本的考え方	1
第1章 道路交通の安全	2
第1節 道路交通事故のすう勢と交通安全対策の今後の方向	2
1. 道路交通事故のすう勢	2
(1) 道路交通事故の現状	2
(2) 道路交通事故の今後の見通し	2
2. 道路交通安全対策の今後の方向	2
(1) 高齢者及び子どもの安全確保の推進	2
(2) シートベルト及びチャイルドシート着用の徹底	3
(3) 交通安全教育の推進	3
(4) 町民参加型の交通安全活動の推進	3
3. 第10次鞍手町交通安全計画における目標	3
第2節 講じようとする施策	4
1. 道路交通環境の整備	4
(1) 道路の新設・改良による交通安全対策の推進	4
(2) 交通安全施設等の整備事業の推進	4
(3) 違法駐車対策	4
(4) 地域住民と一体となった安全な道路交通環境の整備	4
(5) その他の道路交通環境の整備	5
2. 交通安全思想の普及徹底	5
(1) 階層に応じた交通安全教育の推進	6
(2) 交通安全に関する普及啓発活動の推進	6
(3) 交通安全に関する民間団体等の主体的活動の推進等	7
3. 安全運転の確保	7
4. 自転車の安全性の確保	7
5. 道路交通秩序の維持	8
(1) 暴走族追放対策の強化	8
(2) 飲酒運転撲滅対策の強化	8

6. 損害賠償の請求についての援助等	8
第2章 踏切道における交通の安全	9
第1節 踏切事故のない社会を目指して	9
第2節 踏切道における交通の安全についての対策	9
1. 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点	9
2. 講じようとする施策（踏切道の構造改良の推進）	9
【資料】 鞍手町における交通事故発生件数	10

計画の基本的考え方

安全で安心な社会を実現させ、高齢者、障害者等を含む全ての人々が、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り、人命尊重の理念に基づき、究極的には、交通事故のない社会を目指すべきである。

本計画は、「交通社会を構成する人間、交通機関及びそれらが活動する場としての交通環境という3つの要素について、それら相互の関連を考慮しながら、交通事故の科学的な調査・分析や、政策評価を充実させ、可能な限り成果目標を設定した施策を策定し、かつ、これを国民の理解と協力の下、強力に推進する。」という国における交通安全基本計画の基本的考えに基づき作成した計画である。

加えて、本計画は「鞍手町」の交通事故の現状を勘案し、町内の交通安全対策として重点的に取り組むべき施策の方向を示したものである。

今後の交通安全対策として、「高齢者及び子どもの安全確保の推進」、「シートベルト及びチャイルドシート着用の徹底」、「交通安全教育の推進」、「町民参加・協働型の交通安全活動の推進」の4つを重点施策として掲げた。

これらの重点施策とともに、道路交通環境の整備等を実施し、交通事故の減少を目指す。

第 1 章 道路交通の安全

第 1 節 道路交通事故のすう勢と交通安全対策の今後の方向

安全で安心な社会を実現させ、高齢者、障害者等を含む全ての人々が、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ためには、行政、学校、家庭、職場、団体、企業等が連携を強化し、また、町民が交通安全に関する各種活動に対して、その計画、実行、評価の各場面において様々な形で参加し、協働していくことが有効である。

さらに、防犯や防災と併せて地域の安全として考えていくことも、地域における取組を進める上で有効である。

1. 道路交通事故のすう勢

(1) 道路交通事故の現状

本町における交通事故発生件数は、平成 6 年を境に急激に増加に転じた。その後、平成 18 年まで高水準で推移していたが、現在は減少傾向にある。

(2) 道路交通事故の今後の見通し

町内の道路交通の今後の見通しは、運転免許保有者数、車両保有台数は横ばいになると思われるが、鞍手インターチェンジの開通、遠賀川架橋による道路交通の量的拡大に加え、少子高齢化の進行、生活の 24 時間化による道路交通の質的变化も進むものと思われる。

特に高齢社会の進行により、高齢者の交通事故者数は、一層憂慮すべき事態になることが懸念される。

2. 道路交通安全対策の今後の方向

厳しい道路交通事故状況に対処していくためには、今後とも、町及び関係機関・団体と町民が一体となって、各種施策を積極的に、かつ、強力に推進していかねばならない。また、今後、対策を実施していくに当たっては、特に、次の点を重視して対策を推進する。

(1) 高齢者及び子どもの安全確保の推進

少子高齢化の進行に伴い、今後とも増加することが懸念されている高齢者の交通事故を防止するため、高齢者に対して、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、参加・体験・実践型の交通安全教育を推進するほか、反射材の活用等交通安全用品の普

及に努め、高齢者への交通安全意識の普及徹底を図る。併せて高齢者自ら運転免許証を返納した高齢者に対し、タクシー回数券等を助成し、高齢者による交通事故の防止に努める。

また、少子化が進行する中で、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、防犯も含め、子どもを交通事故から守る観点から、通学路等における歩道等の歩行空間の整備に努める。

(2) シートベルト及びチャイルドシート着用の徹底

シートベルト及びチャイルドシートの着用効果及び正しい着用方法についての理解を求め、その徹底を図る。このため、関係機関・団体との協力のもと、普及啓発活動を展開する。

(3) 交通安全教育の推進

幼児から成人に至るまでの段階的かつ体系的な交通安全教育及び、高齢者、身体障害者等に対する適切な交通安全教育を実施するために、町、警察、学校、関係民間団体、地域及び家庭が互いに連携を図るとともに、指導者の養成、教材等の充実、参加・体験・実践型の教育の普及を図る。特に、近年問題となっている飲酒運転をしない、させないためには、住民の規範意識の確立を図る必要がある。

(4) 町民参加型の交通安全活動の推進

安全で良好なコミュニティの形成を図るため、交通安全総点検等により、町民参加型の交通安全活動を推進する。

また、交通安全対策に関する関係機関及び民間団体間の定期的な連絡協議の場の設置や、交通安全に関する各種情報の集約・提供体制の整備を図ることにより、関係機関・団体及び町民が一体となった交通安全活動推進体制を強化する。

3. 第11次鞍手町交通安全計画における目標

高水準で推移する交通事故に歯止めをかけ、町内における年間の交通死亡事故を「ゼロ」とすべく目標に向かって、関係機関・団体と町民が一体となり、本計画における諸施策を推進することにより交通事故が減少することを目指すものとする。

第2節 講じようとする施策

1. 道路交通環境の整備

道路交通環境の整備については、警察や道路管理者等の連携により、一定の効果は認められる。

今後は、少子高齢化等の社会情勢の変化に対応し、身近な生活道路をはじめとして、歩行者と車両が共存する安全で安心な道路交通環境の整備に努める必要がある。

(1) 道路の新設・改良による交通安全対策の推進

交通の安全を確保する必要がある道路について、総合的な計画のもとに交通安全施設等を整備し、安全かつ円滑・快適な交通環境の確立に努める。

- ① 歩行者の安全を図るため、市街地、その他歩行者の多い地域を中心として歩行者用の道路を整備、また身体障害者の通行の安全確保のため歩道段差切下げ等の整備に努める。
- ② 通勤、通学、買物等日常生活に利用される自転車の通行を確保するため歩行者道、自転車歩行者道の整備に努める。

(2) 交通安全施設等の整備事業の推進

交通事故の多発している道路について、交通安全施設等整備に努める。

- ① 自動車交通の安全と円滑を確保するため、交差点改良、道路標示等の整備・改善の整備に努める。また、夜間の事故に対処するため、道路照明・視線誘導標等の設置による夜間事故対策に努める。
- ② 児童・幼児の通行の安全を確保するため、歩道等の整備、押ボタン式信号機、横断歩道の整備等により、通学路、通園路の整備に努める。

(3) 違法駐車対策

違法駐車排除及び自動車の保管場所の確保等に関し、町民への広報、啓発活動を行なうとともに、関係機関・団体等との密接な連携を図り、町民の理解と協力を得ながら違法駐車排除気運の醸成・高揚を図る。

(4) 地域住民と一体となった安全な道路交通環境の整備

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

用者の参加の下に交通安全施設等の総点検を実施するとともに、道路利用者等が日常感じている意見を取り入れ、道路交通環境の整備に反映する。

(5) その他の道路交通環境の整備

① 道路使用及び占用の適正化等

◎道路の使用及び占用の抑制

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ついては、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を図る。

◎不法占用物件等の排除

道路交通の妨害となる不法占用物件等の防止を図るための啓発活動を行う。

◎道路の掘り返しの規制等

道路の掘り返しを伴う占有工事については、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 災害に備えた道路交通環境の整備

◎災害に備えた道路の整備

地震、豪雨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。信頼性の高い道路網を確保するため、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に努める。

◎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よう努める。

2. 交通安全思想の普及徹底

自他の生命尊重の理念の下に、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、他の人々や安全にも貢献できる良き社会人を育成することを基本方針として、心身の発達段階、道路交通への参加の態様等に応じた教育機会を確保するとともに、幼児から高齢者に至るまでのライフステージに応じた体系的な交通安全教育の推進及び家庭学校、職場、地域等で行われる教育相互の有機的な連携を図

る。また、指導者の養成・確保・教材等の充実を図るとともに、参加体験型教育の普及に努める。

(1) 階層に応じた交通安全教育の推進

① 幼児・児童に対する交通安全教育

幼児・児童に対する交通安全教育は、身近な生活における交通安全の決まりを理解し、進んで決まりを守り、安全に行動できる習慣や態度を身につけることを目標とし、保育園・幼稚園・学校・家庭等の連携を図りながら行う。また、家庭における適切な指導、交通安全についての積極的な話し合い等が行われるよう広報啓発活動等を推進する。

② 青少年及び成人に対する交通安全教育

運転者については、地域・職場等と連携して、歩行者及び自転車利用者の保護、シートベルト及びヘルメットの正しい着用の徹底、著しい速度超過、信号無視、飲酒運転等死亡事故に直結する恐れの高い悪質・危険な運転の防止の意識の向上を図る。特に、飲酒運転については、「飲んだら乗らない・乗るなら飲まない・乗る人には飲ませない」の意識付けを定着させるよう町民の意識高揚を図る。

③ 高齢者に対する交通安全教育

高齢化の進行に伴い、交通事故に占める高齢者の割合が高くなり、特に夜間の歩行中又は二輪車乗車中や自動車運転中の誤操作による事故が増加している。これらの交通事故を防ぐため、老人クラブ等関係団体と連携して高齢者交通安全教室や高齢者対象の自動車運転教室等を開催するとともに、歩行中の反射材の活用等交通安全用品の普及に努める。

(2) 交通安全に関する普及啓発活動の推進

① 交通安全町民運動の推進

町民一人ひとりに交通安全思想の普及徹底を図り、交通ルールの遵守と正しい交通マナーを習慣付けるため、町・警察・交通安全協会を中心とした交通安全運動を展開する。

◎交通情勢に即した交通安全運動の重点事項の設定

◎町民参加型の交通安全運動の充実・発展

② 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 シートベルト及びチャイルドシートの着用効果及び正し

い着用方法についての理解を求め、正しい着用の徹底を図る。あわせてすべての座席におけるシートベルトの着用推進を図る。このため、関係機関・団体協力の下、普及啓発活動を実施する。特にチャイルドシートについては、幼稚園・保育所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。

③ 交通安全に関する広報の推進

広報紙等を積極的に利用し、家庭へのきめ細やかな広報の充実に努める。

④ その他の普及啓発活動の推進

◎高齢者交通安全マークの積極的な普及・活用の推進

◎薄暮時から夜間にかけての交通事故危険性の周知、灯火点灯・反射材取付けの推進

◎自転車利用者の交通マナー向上の啓発広報の推進

(3) 交通安全に関する民間団体等の主体的活動の推進等

地域に根づいた交通安全活動を推進し、自主的な交通安全活動の展開を図るためには、行政主体の活動だけでなく、地域民間組織、事業所等における交通安全活動の充実が必要である。

これら地域民間組織、事業所等における交通安全活動の役割の重要性を認識し、これらの団体が行う交通安全活動に必要な資料の提供、広報の支援等、活動が効果的かつ積極的に行われるよう交通安全運動等の機会を利用して働きかけを行う。

3. 安全運転の確保

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

4. 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、自転車利用者に対し、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、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、被害者の救済の十全を図るため、損害賠償責任保険等への加入を促進する。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器材等の普及促進を図り、自転車の被視認性の向上を図る。

5. 道路交通秩序の維持

(1) 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、暴走族対策を強力に推進する。

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め、暴走族を許さない社会環境を作るため、家庭、学校、職場、地域等における青少年に対する適切な指導の実施等を推進する。

② 暴走行為をさせないための環境づくり

暴走族のい集・走行場所として利用されやすい施設等の管理の改善を図り、暴走族をい集・走行させないため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・団体が協力し、暴走行為ができない道路環境づくりに努める。

(2) 飲酒運転撲滅対策の強化

重大な死亡事故にもつながる飲酒運転を未然に防止し、交通秩序を確保するため、関係機関・団体が連携し、飲酒運転撲滅対策を推進する。

① 飲酒運転撲滅機運の高揚

飲酒運転撲滅の気運を高め、飲酒運転を許さない社会環境を作るため、広報紙等を積極的に活用し、飲酒運転の危険性等についての周知を図る。

② 飲酒運転をさせないための環境づくり

関係機関・団体が中心となり、飲酒運転撲滅の気運を高めるような掲示物等の掲示を推進するとともに、事業所・店舗等の協力も得ながら、飲酒運転ができない環境づくりに努める。

6. 損害賠償の請求についての援助等

県が設置する交通事故相談所において各種の広報を行うほか、広報紙等の活用により交通事故相談活動の周知を図り、交通事故当事者に対し広く相談の機会を提供する。

第2章 踏切道における交通の安全

第1節 踏切事故のない社会を目指して

踏切事故は、長期的には減少傾向にある。しかし、一方では、踏切事故は鉄道運転事故の約4割を占め、また、改良をすべき踏切道がなお残されている状態である。こうした状況を踏まえ、引き続き、踏切事故防止対策を総合的かつ積極的に推進することにより踏切事故のない社会を目指す。

第2節 踏切道における交通の安全についての対策

1. 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点

踏切道の構造の改良、踏切保安設備の整備を実施すべき踏切道が残されているのが現状である。それぞれの踏切の状況を勘案しつつ、より効果的な対策を総合的に推進するよう努める。

2. 講じようとする施策（踏切道の構造改良の推進）

自動車の通行を認める踏切道のうち、踏切幅員が接続する道路の幅員よりも狭いもの、踏切道の歩道が狭いものや舗装が悪いもの等については、歩行者安全対策のための構造改良に努めるものとする。

鞍手町における交通事故発生件数

	発生件数	負傷者数	死者数	備 考
昭和 5 1 年	9 3	1 2 1	4	
5 2 年	7 6	9 8	2	
5 3 年	6 3	8 4	3	
5 4 年	6 6	9 0	0	
5 5 年	9 3	1 1 8	3	
5 6 年	8 5	1 0 6	3	
5 7 年	6 4	8 1	1	
5 8 年	8 6	1 0 6	3	
5 9 年	7 9	1 0 1	1	
6 0 年	1 1 0	1 4 6	0	
6 1 年	1 0 8	1 2 9	2	
6 2 年	8 3	8 9	2	
6 3 年	8 3	9 4	2	
平成 元年	9 5	1 0 7	2	
2 年	8 3	9 3	1	
3 年	8 5	9 6	3	
4 年	6 8	8 2	3	
5 年	7 5	8 4	8	
6 年	1 1 7	1 3 7	2	
7 年	1 2 2	1 4 2	0	
8 年	1 2 7	1 4 7	4	
9 年	1 3 1	1 6 1	2	
1 0 年	1 3 2	1 7 5	3	
1 1 年	1 4 2	1 7 0	2	
1 2 年	1 4 1	1 8 0	1	
1 3 年	1 3 9	1 7 3	2	
1 4 年	1 3 1	1 6 4	1	
1 5 年	1 3 3	1 5 7	3	
1 6 年	1 3 6	1 8 8	0	
1 7 年	1 2 5	1 5 7	3	
1 8 年	1 4 0	1 8 3	3	

	発生件数	負傷者数	死者数	備 考
平成19年	89	128	0	
20年	102	141	0	
21年	87	113	1	
22年	96	139	0	
23年	91	111	1	
24年	79	112	1	
25年	92	119	0	
26年	106	143	1	
27年	101	129	1	
28年	74	99	1	
29年	88	113	1	
30年	87	110	2	
令和元年	67	88	0	
2年	58	73	0	
3年	67	86	0	

※福岡県警察本部交通企画課資料

死者数は、事故発生24時間以内の死者数