

第 11 次長崎市交通安全計画

(令和 4 年度～令和 7 年度)

長崎市交通安全対策会議

まえがき

長崎市では、交通安全対策基本法（昭和 45 年法律第 110 号）を踏まえ、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 46 年度以降、10 次にわたる「長崎市交通安全計画」を策定し、全市民の願いである交通事故のない安全・安心な社会の実現に向け、国、県、市並びに関係機関・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ました。

その結果、「交通戦争」と呼ばれた時期である昭和 48 年に 29 人を数えた交通事故による年間死者数は、平成 28 年には 3 人にまで減少しました。これは、国、県、市並びに関係機関・団体はもとより、市民を挙げた長年の努力の成果であると考えられます。

しかしながら、年間死者数が 12 人となった平成 29 年以降、第 10 次交通安全計画において目標とした 8 人以下を達成できていません。

また、交通事故件数は減少傾向にあるものの、未だ年間 1,000 件近くの交通事故が発生しており、新たに交通事故被害者等（交通事故の被害者及びその家族又は遺族。以下同じ。）となる方がいます。近年は、高齢化の進展に伴い高齢歩行者の事故や高齢運転者が引き起こす事故の割合が年々増加しており、かけがえのない命を交通事故から守っていくことが重要です。

一方、鉄道においても、JR 長崎本線連続立体交差事業により 4 箇所の踏切が除去されましたが、未だ交通の要所に踏切が存在することから、ひとたび鉄道事故が発生した場合には重大な事故となるおそれがあります。

交通事故の防止は、長崎市単独では到底成し得るものではなく、国、県並びに関係機関・団体との密接な連携をはじめ、全市民の協力のもと総力をあげて取り組まなければならない重要な課題です。人命尊重の理念のもとに、安全・安心な社会を目指して、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、諸施策を強力に推進していかなければなりません。

このような観点に沿って、令和 4 年度から令和 7 年度までに実施すべき陸上交通の安全に関する施策の大綱として定めたものが、この第 11 次長崎市交通安全計画であり、交通安全対策基本法第 26 条第 1 項の規定に基づき、「長崎市第五次総合計画」や「第 11 次長崎県交通安全計画」を踏まえて策定するものです。

長崎市交通安全対策会議

目 次

計画の基本理念	1
第1章 道路交通の安全	3
第1節 道路交通事故のない社会を目指して	4
第2節 道路交通の安全についての目標	5
1 長崎市の道路交通事故の推移と現状	5
2 第11次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
I 今後の交通安全対策を考える視点	10
II 講じようとする施策	15
1 高齢者及び子どもの安全対策の充実・強化	15
2 二輪車関連の交通安全対策の推進	19
3 道路交通環境の整備・公共交通の維持	21
4 交通安全思想の普及徹底	29
5 安全運転の確保	36
6 車両の安全性の確保	39
7 道路交通秩序の維持	41
8 救急・救助活動の充実	44
9 被害者支援の充実と推進	46
第2章 鉄道及び踏切道における交通の安全	48
第1節 鉄道事故及び踏切事故のない社会を目指して	49
1 鉄道事故及び踏切事故の状況（長崎市内）	49
2 第11次交通安全計画における目標	50
第2節 鉄道及び踏切道における交通安全についての対策	51
I 今後の鉄道及び踏切道における交通安全対策を考える視点	51
II 講じようとする施策	51
1 鉄道及び踏切道の交通環境の整備	51
2 鉄道及び踏切道の安全に関する知識の普及・啓発	52
3 鉄道の安全な運行の確保	52
4 救急・救助活動の充実	53
【資料】長崎市交通安全対策会議条例	54

計画の基本理念

交通安全計画は、人優先の交通安全思想の下、これまでの10次にわたる取組みにより、道路交通事故死者数を過去最悪であった時と比べて減少させるなどの成果を上げてきたところです。

一方、依然として道路交通事故は毎日のように発生し、高齢者が関係する交通事故の割合が高まっています。高齢化の進展への適切な対処とともに、子育てを応援する社会の実現が強く要請される中、時代のニーズに応える交通安全の取組みが今、一層求められています。これまで実施してきた各種施策の深化はもちろんのこと、交通安全の確保に資する先端技術を積極的に取り入れた新たな時代における対策に取り組むことが必要であり、これにより交通事故のない交通安全社会を目指します。

1 交通事故のない社会を目指して

人口減少や少子高齢化の進展、テクノロジーの急速な発展などを始めとして、長崎市を取り巻く環境は大きく変化しています。このような時代変化を乗り越え、真に豊かで活力のある社会を構築していくためには、その前提として、市民全ての願いである安全で安心して暮らすことができ、移動することができる社会を実現することが極めて重要です。

そのために防犯や防災、さらに、新型コロナウイルス感染症対策等の様々な取組みが必要とされる中であって、今なお交通事故により毎年多くの方が被害に遭われていることを考えると、公共交通機関を始め、交通安全の確保もまた、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す。

人命尊重の理念に基づき、また交通事故がもたらす大きな社会的・経済的損失をも勘案して、究極的には交通事故のない社会を目指すことを再認識すべきです。言うまでもなく、交通事故のない社会は一朝一夕に実現できるものではありませんが、市民一人ひとりが、交通事故被害者の存在を心に刻み、交通事故を起こさない、起こさせないという強い決意をもって、交通事故根絶に向けて、更なる一步を踏み出さなければなりません。

2 人優先の交通安全思想

安全で安心な社会の実現のためには、弱い立場にある人への配慮や思いやりが不可欠です。道路交通については、自動車と比較して弱い立場にある歩行者等の安全を、また、全ての交通について、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ります。交通事故がない社会は、交通弱者が社会的に自立できる社会でもあります。また思いがけず交通事故被害者等となった方に対して、一人ひとりの状況に応じた支援が求められます。このような「人優先」の交通安全思想を基本とし、あらゆる施策を推進していく必要があります。

3 高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築

道路交通については、高齢歩行者の交通事故とともに、高齢運転者による事故は、喫緊の課題です。また、事業用自動車においても、運転者の高齢化の進展に伴い生じる課題に向き合う必要があります。地域で高齢者が自動車に頼らずに自立的に日常生活を営むことができるようにすることが課題となっています。

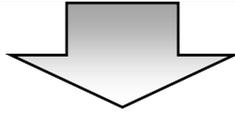
道路交通の分野では、高齢化の進展に伴い生じうる様々な交通安全の課題に向き合い、解決していくことが不可欠となります。

高齢になっても安全・安心に外出や移動することができ、豊かな人生を送ることができる社会、さらに、年齢や障害の有無等に関わりなく安全に安心して暮らせる「共生社会」を構築することを目指します。

第1章 道路交通の安全

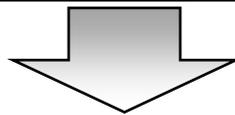
1 道路交通事故のない社会を目指して

- 人命尊重の理念に基づき、究極的には交通事故のない社会を目指す。



2 道路交通の安全についての目標

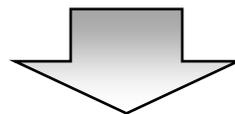
- 令和7年までに年間の24時間死者数を7人以下にする。
- 令和7年までに年間の重傷者数を77人以下にする。



3 道路交通の安全についての対策

< 7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と遵法意識の向上
- ③ 生活道路における安全確保
- ④ 先端技術の活用推進
- ⑤ 公共交通の維持による安全な移動の確保
- ⑥ 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進
- ⑦ 地域が一体となった交通安全対策の推進



施策の柱

- ① 高齢者及び子どもの安全対策の充実・強化 [長崎市の独自施策]
- ② 二輪車*関連の交通安全対策の推進 [長崎市の独自施策]
- ③ 道路交通環境の整備・公共交通の維持
- 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 救急・救助活動の充実
- ⑨ 被害者支援の充実と推進

※ 本章における二輪車は、自動二輪車、原動機付自転車を指します。

第1節 道路交通事故のない社会を目指して（基本的考え方）

長崎市においては、「だれもが安全安心で快適に暮らし続けられるまち」をまちづくり方針の1つに掲げており、安全で安心な社会を実現し、高齢者、障害者等を含むすべての人々が、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す。

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し、積極的に交通安全対策を実施することで、交通事故をより減少させることができるものと考えます。

交通事故防止のためには、ドライバーの「思いやり」や「余裕ある運転」等、安全意識の向上のみならず、歩行者の「信号無視をしない」、「道路の斜め横断をしない」等、交通マナー向上への意識改革が不可欠となることを前提としつつ、今後とも、死者数の一層の減少に取り組むとともに、事故そのものを減少させるため、交通社会への全市民参加による交通安全対策のさらなる充実を目指していく必要があります。

そのためには、長崎市の交通事情等を踏まえた上で、行政、学校、家庭、職場、団体、企業等が役割分担しながらその連携を強化し、また、市民自らが、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画し、協働していくことが有効です。

さらに、地域の安全を総合的に高めていくためには、交通安全対策を防犯や防災対策と併せて推進していくことが、有効かつ重要です。

●長崎市の社会情勢と交通環境（資料：長崎市「統計年鑑」、長崎県警「交通統計」ほか）

区 分		年 別				
		H28 年	H29 年	H30 年	R1 年	R2 年
人 口（単位：人）		432,088	426,631	421,799	416,405	411,505
	うち高齢者人口 （人口に占める割合）	128,334 (29.7%)	130,622 (30.6%)	132,385 (31.4%)	133,825 (32.1%)	135,004 (32.8%)
	うち16歳以上人口 （人口に占める割合）	376,839 (87.2%)	372,254 (87.3%)	368,375 (87.3%)	364,206 (87.5%)	360,368 (87.6%)
	うち免許保有人口 （16歳以上人口に占める割合）	251,547 (66.8%)	250,674 (67.3%)	249,323 (67.7%)	246,863 (67.8%)	244,525 (67.9%)
	うち高齢者の免許保有人口 （高齢者人口に占める割合）	50,176 (39.1%)	52,554 (40.2%)	54,724 (41.3%)	56,146 (42.0%)	57,244 (42.4%)
	（免許保有人口に占める割合）	(19.9%)	(21.0%)	(21.9%)	(22.7%)	(23.4%)
総車両保有台数（単位：台）		266,614	265,734	264,314	262,926	260,604
	うち二輪車台数	60,010 (22.5%)	58,245 (21.9%)	56,457 (21.4%)	54,864 (20.9%)	53,408 (20.5%)
バス、路面電車、タクシー輸送人員 対前年度比（単位：千人）		79,740	78,196 (▲1,544)	75,860 (▲2,336)	72,017 (▲3,843)	60,468 (▲11,549)
JR1日平均乗車人員 対前年度比（単位：人）		16,014	15,896 (▲118)	15,760 (▲136)	15,392 (▲368)	11,063 (▲4,329)

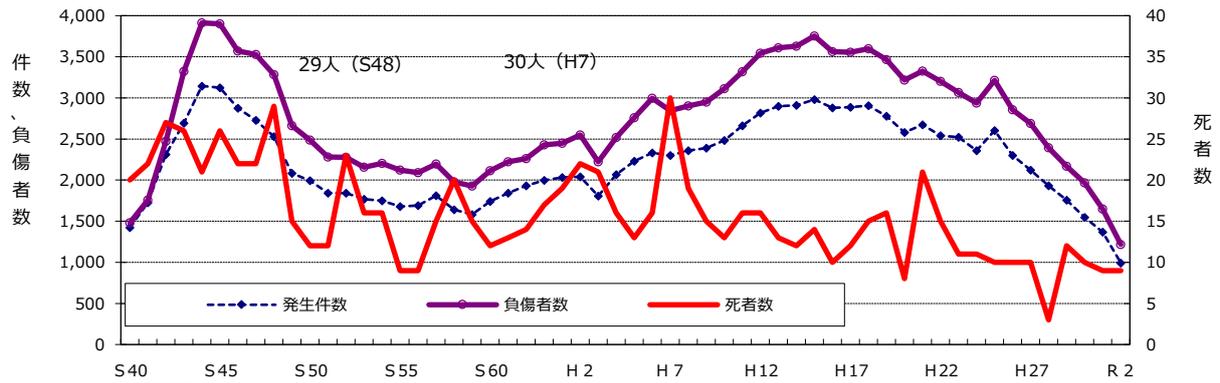
第2節 道路交通の安全についての目標

1 長崎市の道路交通事故の推移と現状

長崎市の交通事故による年間死者数は、昭和48年の29人以降減少し、昭和55年には9人まで減少しました。その後、増減を繰り返し、平成7年には30人にまで達したものの、それ以降はまた減少に向かっています。しかしながら、第10次交通安全計画期間においては、8人以下の目標に対し、平成28年は3人と目標を達成しましたが、その後は、年次目標を達成できていません。

その一方で、昭和59年以降増加傾向であった死傷者数は、平成15年をピークに減少を続け、第10次交通安全計画における死傷者数2,000人以下の目標に対し、平成30年に1,986人となって以降、継続して達成しています。

●長崎市の交通事故統計



第10次交通安全計画期間中における交通事故発生状況の推移

●長崎市内の交通事故 (資料:長崎県警「交通統計」)

(単位:件、人)

区 分		年 別				
		H28年	H29年	H30年	R1年	R2年
発生件数		1,930	1,757	1,547	1,370	993
	うち二輪車関連件数	567 (29.4%)	502 (28.6%)	378 (24.4%)	347 (25.3%)	288 (29.0%)
死者数 (目標値8人以下)		3	12	10	9	9
	うち高齢者人数	1 (33.3%)	7 (58.3%)	5 (50.0%)	4 (44.4%)	8 (88.9%)
	うち子ども人数	0 (-%)	0 (-%)	1 (10.0%)	0 (-%)	0 (-%)
死傷者数(目標値2,000人以下)		2,397	2,182	1,976	1,657	1,227
	うち高齢者人数	354 (14.8%)	339 (15.5%)	333 (16.9%)	288 (17.4%)	220 (17.9%)
	うち子ども人数	93 (3.9%)	123 (5.6%)	102 (5.2%)	92 (5.6%)	53 (4.3%)
重傷者数		169	179	109	121	105
	うち高齢者人数	55 (32.5%)	59 (33.0%)	39 (35.8%)	46 (38.0%)	54 (51.4%)
	うち子ども人数	6 (3.6%)	10 (5.6%)	6 (5.5%)	3 (2.5%)	3 (2.9%)

●長崎県内の交通事故（資料：長崎県警「交通統計」）

（単位：件、人）

区 分		年 別				
		H28年	H29年	H30年	R1年	R2年
発生件数		5,652	5,291	4,641	3,959	2,987
	うち二輪車関連件数	964 (17.1%)	894 (16.9%)	700 (15.1%)	599 (15.1%)	492 (16.5%)
死者数（目標値 34 人以下）		41	47	36	33	34
	うち高齢者人数	30 (73.2%)	35 (74.5%)	17 (47.2%)	16 (48.5%)	25 (73.5%)
	うち子ども人数	0 (-%)	0 (-%)	1 (2.8%)	1 (3.0%)	1 (2.9%)
死傷者数（目標値 5,500 人以下）		7,457	6,781	6,072	5,135	3,765
	うち高齢者人数	1,225 (16.4%)	1,161 (17.1%)	1,073 (17.7%)	921 (17.9%)	730 (19.4%)
	うち子ども人数	463 (6.2%)	423 (6.2%)	342 (5.6%)	334 (6.5%)	189 (5.0%)

●全国の交通事故（資料：長崎県警「交通統計」）

（単位：件、人）

区 分		年 別				
		H28年	H29年	H30年	R1年	R2年
発生件数		499,201	472,165	430,601	381,237	309,178
死者数（目標値 2,500 人以下）		3,904	3,694	3,532	3,215	2,839
死傷者数（目標値 50 万人以下）		622,757	584,544	529,378	464,990	372,315

用語の説明

○発生件数：人身事故の発生件数

○死 者：交通事故発生後、24 時間以内に死亡した者

○負 傷 者：交通事故によって、治療を要する負傷をした者

○死 傷 者：死者と負傷者を合わせたもの

○重 傷 者：交通事故によって、30 日以上の治療を要する負傷をした者

○高 齢 者：65 歳以上の者

○子 ど も：中学生以下の者

●令和2年の道路形状別・事故原因別交通事故発生件数(長崎市) (単位:件)

道路形状	発生件数	事故原因	発生件数
交差点	378 (38%)	安全運転義務違反	682 (69%)
直線	303 (31%)	交差点安全進行義務違反	120 (12%)
交差点付近	192 (19%)	横断歩行者妨害	78 (8%)
カーブ	64 (6%)	右左折違反	15 (2%)
踏切	0 (0%)	信号無視	14 (1%)
その他	56 (6%)	その他	84 (8%)
計	993 (100%)	計	993 (100%)

(資料:長崎県警「交通統計」)

●長崎市における近年の交通事故の特徴と今後の見通し

(1) 高齢者の交通事故死者数の割合が増加傾向

長崎市の令和2年中の交通事故死者数9人のうち8人が高齢者であり、その事故発生状況としては、歩行中3人、運転中2人及び同乗中3人となっています。

(2) 子どもの負傷者数の割合は下げ止まりの傾向

関係機関並びに「子どもを守るネットワーク」、「交通安全母の会」、「交通指導員」等の地域が一体となった取組みの結果、長崎市の子どもの死亡者は、平成14年以降発生していませんでしたが、平成30年に1人発生しています。また、全負傷者数に占める子どもの負傷者数の割合は、5%前後で推移しており、継続して発生しています。

(3) 二輪車関連の事故が高い割合で推移

令和2年中の市内の交通事故発生件数993件のうち、二輪車関連事故は288件で、その割合は29%と高く(県全体16.5%)、県内の二輪車交通事故発生件数492件のうち58.5%を市内での事故が占めています。(県内の二輪車の車両台数は134,268台、市内の同台数は53,408台で、県内の台数の39.8%を占めています。)

(4) 交差点及び交差点付近、脇見運転等の事故割合が高い

交通事故の発生場所について、交差点での事故が38%、交差点付近が19%となっており、合わせると全体の半数以上を占めています。

また、事故原因を違反別に見ると、脇見・ぼんやり運転等の安全運転義務違反による事故の割合が全体の69%を占めています。

当分の間は、高齢者人口及び高齢者運転免許保有人口の増加が見込まれることから、高齢者の交通事故の割合が増加していくことが予想されます。

また、長崎市の地形的特性から、二輪車保有台数が多いため、交通事故に占める二輪車関連事故の割合も、今後も高い比率で推移することが想定されます。

これらの特徴については、長崎市の交通事故防止対策を講じる上で、今後も重要なポイントになるものと考えられます。

2 第11次交通安全計画における目標

- 1 令和7年までに年間の24時間死者数を7人以下にする。
- 2 令和7年までに年間の重傷者数を77人以下にする。

交通事故のない社会を達成することが究極の目標ですが、一朝一夕にこの目標を達成することは困難であると考えられることから、本計画の計画期間である令和7年までには、年間の24時間死者数を7人以下にすることを目指します。

また、本計画における最優先の目標は死者数の減少ですが、重傷者が発生する事故防止への取組みが、死者数の減少にもつながることから、本計画においては、命に関わり優先度が高い重傷者に関する目標値を設定しています。また、先端技術や救急医療の発展等により交通事故の被害が軽減し、従来であれば死亡事故に至るような場合であっても、重傷に留まる事故も少なくありません。このため、日常生活に影響の残るような重傷事故を減らすことにも、さらに着目していく必要があることから、目標値とするもので、令和7年までに年間の重傷者数を77人以下にすることを目指します。

これらの目標を達成するため、市、警察及び関係機関・団体は、市民の理解と協力の下、第3節に掲げた諸施策を総合的かつ強力で推進します。

<参考>国・県・市の数値目標(第10次計画⇒第11次計画)

	第10次計画目標値	令和2年実測値	第11次計画目標値
国	死者数 2,500人以下	2,839人	死者数 2,000人以下
	死傷者数 500,000人以下	372,315人 27,774人	重傷者数 22,000人以下
長崎県	死者数 34人以下	34人	死者数 30人以下
	死傷者数 5,500人以下	3,765人 314人	重傷者数 280人以下
長崎市	死者数 8人以下	9人	死者数 7人以下
	死傷者数 2,000人以下	1,227人 105人	重傷者数 77人以下

第3節 道路交通の安全についての対策

I 今後の道路交通安全対策を考える視点

近年、交通事故の発生件数並びに交通事故による死傷者数が減少していることに鑑みると、これまでの交通安全計画に基づき実施されてきた対策には一定の効果があつたものと考えられます。

一方で、交通事故死者数に占める高齢者の割合は高い水準となっており、また、近年、前方不注意等の安全運転義務違反に起因する死亡事故が多く、相対的にその割合は高くなっています。また、スマートフォン等の普及に伴い歩行中や自転車乗車中の操作による危険性も指摘されています。

このため、従来の交通安全対策を基本としつつも、経済社会情勢、交通情勢、技術の進展・普及等の変化等に柔軟に対応し、また、変化する状況の中で実際に発生した交通事故に関する情報の収集、分析を充実し、可能な限りEBPM¹を推進しながら、より効果的な対策への改善を図るとともに、効果の検証も行い、有効と見込まれる対策を推進します。

今後の交通安全対策については、次のような点を重視しつつ、対策を講じます。

<重視すべき視点>

(1) 高齢者及び子どもの安全確保

長崎市は、全交通事故死者数に占める高齢者の死者の割合が高く、今後も高齢化が進むことを踏まえると、高齢になっても安全・安心に外出や移動することができるような交通社会の形成が必要です。

高齢者については、歩行時等の対策とともに、自動車を運転する際の安全運転を支える対策を推進します。さらに、運転免許返納後の高齢者の移動を伴う日常生活を支えるための対策は、この計画の対象となる施策に留まりませんが、これらの対策とも連携を深めつつ推進することが重要となります。

高齢者の歩行時等の対策としては、歩道の整備や生活道路の対策、高齢者の特性を踏まえた交通安全教育や見守り活動などのほか、多様なモビリティ²の安全な利用を図るための対策、地域の状況に適った自動運転サービス等の活用なども重要となると考えられます。また、年齢等にかかわらず多様な人々が利用しやすいよう都市や生活環境を設計するとの考え方にに基づき、バリアフリー化された道路交通環境を形成します。

高齢者が運転する場合の安全運転を支える対策については、身体機能の衰え等を補う技術の活用・普及を一層積極的に進める必要があります。また、全国では

¹ Evidence-Based Policy Making の略。

政策の企画をその場限りのエピソードに頼るのではなく、政策目的を明確化した上で、合理的根拠（エビデンス、政策効果の測定に重要な関連を持つ統計等のデータを活用して導き出すもの）に基づくものとする。

² 移動性、流動性、可動性、動きやすさなどの意味を示す英単語であり、交通手段、移動手段という意味でも用いられる。ここでは、広く人間の移動手段を総称した意味。

運転支援機能の過信・誤解による事故が発生しており、運転支援機能を始めとする技術とその限界、技術の進展の状況について、交通安全教育等を通じて幅広く情報提供していく必要があります。

高齢運転者への対策を行う道路交通法の一部を改正する法律（令和2年法律第42号）が令和4年6月までに施行されることとなっていますので、適正かつ円滑な施行に向けて準備を進めるとともに、施行後の取組みを充実させていく必要があります。

長崎市でも少子化の進行が深刻さを増している中で、安心して子どもを生育させることができる環境の整備、幼い子どもと一緒に移動しやすい環境の整備が期待されています。子どもの交通事故死傷者数は減少してきていますが、次代を担う子どもの安全を確保する観点から、未就学児を中心に子どもが日常的に集団で移動する経路や通学路等の子どもが移動する経路において、横断歩道の設置や適切な管理、歩道の整備等の安全・安心な歩行空間の整備を積極的に推進します。子どもを保育所等に預けて働く世帯が増えている中で、保育所等を始め地域で子どもを見守っていくための取組みも充実させていく必要があります。

また、高齢者や子どもに対しては、地域の交通情勢に応じた交通安全教育等の対策を講じます。

(2) 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上

歩行者の事故を防止するためには、歩行者の安全を確保することが必要不可欠であり、特に、高齢者や子どもにとって身近な道路の安全性を高める必要があります。しかしながら、横断歩道において自動車が一時停止しない等、歩行者優先の徹底がなされていません。

人優先の考えの下、未就学児を中心に子どもが日常的に集団で移動する経路や通学路、生活道路及び市街地の幹線道路において横断歩道の設置や適切な管理、歩道の整備を始め、安全・安心な歩行空間の確保を積極的に進めるなど、歩行者の安全確保を図る対策を推進します。

また、横断歩行者が関係する交通事故を減少させるため、運転者には横断歩道に関する交通ルールの再認識と歩行者優先の徹底を周知するなど、運転者の遵法意識の向上を図ります。

一方、歩行者に対しては、横断歩道を渡ること、信号機のあるところでは、その信号に従うことといった交通ルールの周知を図るとともに、安全を確認してから横断を始め、横断中も周りに気を付けること等、歩行者自らの安全を守るための行動を促すための交通安全教育等を推進します。

また、自転車については、自動車等に衝突された場合には被害者となる反面、歩行者等と衝突した場合には加害者となるため、全ての年齢層へのヘルメット着用の推奨、自転車の点検・整備、損害賠償責任保険等への加入促進等の対策を推進します。

自転車の安全利用を促進するためには、車線や歩道の幅員の見直し等により、

歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された安全で快適な自転車通行空間の確保を積極的に進める必要があり、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、自転車交通の在り方や多様なモード間の分担の在り方を含め、まちづくり等の観点にも配慮します。

併せて、道路空間の交通安全の支障となる放置自転車対策として、二輪車等駐車場の整備等を進めます。

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も背景として、ルールやマナーに違反する行動が多いため、交通安全教育等の充実を図るほか、街頭における指導啓発活動を積極的に推進するなど、自転車利用者を始めとする道路利用者の自転車に関する安全意識の醸成を図ります。

加えて、通勤や配達目的の自転車利用者による交通事故の防止についての指導啓発等の対策や駆動補助機付自転車や電動車いす等多様なモビリティ*の普及に伴う事故の防止についての普及啓発等の対策を推進します。

(3) 生活道路における安全確保

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

生活道路における交通事故は、近年、減少傾向にあるものの、生活道路以外の道路における交通事故に比べて減少割合が小さいこともあり、一層の取組みが求められています。

生活道路の安全対策については、これまで行ってきた道路管理者が取り組むハード対策と交通管理者が取り組むソフト対策（ゾーン 30³）の取組みの効果をさらに高めるために、両者が検討段階から連携して交通安全の向上を図る区域を新たに「ゾーン 30 プラス」として設定することで、人優先の安全・安心な通行空間の整備に取り組めます。引き続き、自動車の速度抑制を図るための道路交通環境整備を進めるほか、可搬式速度違反自動取締装置の効果的な活用による生活道路における適切な交通指導取締りの実施、生活道路における安全な走行方法の普及、幹線道路を通行すべき自動車の生活道路への流入を防止するための対策等を推進していく必要があります。

また、生活道路における各種対策を実施していく上では、対策着手段階からの一貫した住民の関わりが重要であり、地域住民等を交えた取組みを進めるなど、その進め方も留意していく必要があります。

このような取組みを続けることにより、「生活道路は人が優先」という意識が市民に深く浸透することを目指します。

³ 生活道路における歩行者等の安全な通行を確保することを目的として、区域（ゾーン）を定めて最高速度 30 キロメートル毎時の速度規制を実施するとともに、その他の安全対策を必要に応じて組み合わせ、ゾーン内における速度抑制や、ゾーンを抜け道として通行する行為の抑制を図る生活道路対策。

(4) 先端技術の活用推進

衝突被害軽減ブレーキ⁴を始めとした先端技術の活用により、交通事故が減少しています。今後も、サポカー・サポカーS⁵の普及はもとより、運転者の危険認知の遅れや運転操作の誤りによる事故を未然に防止するための安全運転を支援するシステムの更なる発展や普及、車車間通信⁶、レベル3以上の自動運転の実用化や自動運転車へのインフラからの支援など、先端技術の活用により、交通事故の更なる減少が期待されます。

技術の発展については、車両分野に留まらず、例えば、交通事故が発生した場合にいち早く救急・救助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ていきます。また、少子高齢化等により、職業運転手等の人手不足が深刻化している中で、先端技術の活用により、人手不足を解決しつつ、安全の確保を実現していきます。

(5) 公共交通の維持による安全な移動の確保

長崎市の公共交通においては、人口減少の進展、自家用車依存率の上昇などにより、公共交通機関の利用者数が全体として減少しています。交通事業者の収入が減少することで、減便や運賃値上げ等のサービス水準低下へ繋がり、更なる利用者の減少を招くといった負のスパイラルに陥りつつあります。

将来のまちづくりや市民の利益の確保を見据えて、将来にわたり持続可能な公共交通機関へと転換していくため、長崎市公共交通総合計画及び長崎市地域公共交通計画に沿って公共交通の維持を図ることにより、安全な移動の確保を行います。

⁴ 先進緊急ブレーキシステムのことで、ミリ波レーダー、赤外線レーザー、光学カメラなどにより障害物や人間などを検知して自動的にブレーキを作動させ衝突を回避するシステム。

⁵ サポカーは「セーフティ・サポートカー」の略称であり、衝突被害軽減ブレーキを搭載した自動車で、全ての運転者に推奨される。

サポカーSは、「セーフティ・サポートカーS」の略称であり、衝突被害軽減ブレーキに加え、ペダル踏み間違い時急発進抑制装置等を搭載した自動車で、高齢運転者に推奨される。

⁶ 見通しの悪い交差点において、車同士がお互いの位置や速度といった自車情報を無線で送受信し、出会い頭衝突の危険性がある場合、運転者に警告して衝突事故を防ぐためのシステム。

(6) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進

第10次計画期間中を通じて、ETC2.0⁷から得られたビッグデータ⁸等の、発生地域、場所、形態等を詳細な情報に基づいて分析することで、従来の対策では抑止困難であった事故について、よりきめ細かな対策を効果的かつ効率的に実施する取組みが進められました。今後は、ビッグデータ⁸等や専門家の知見を一層幅広く活用していくことも課題となります。

例えば、道路交通事故について、分析システムの活用や ETC2.0⁷から得られたビッグデータ⁸等のマイクロ分析を行い、様々なリスク行動を分析し、対策にいかすための方策を具体化する必要があります。

(7) 地域が一体となった交通安全対策の推進

各地域においては、高齢化の一層の進展等に伴う、地域社会のニーズと交通情勢の変化を踏まえつつ、安全安心な交通社会の実現に向けた取組みを具体化することが急がれる中で、市、関係団体、住民等の協働により、地域に根ざした交通安全の課題の解決に取り組んでいくことが一層重要となります。

このため、地域の実情を知悉した専門家の知見を、地域の取組みにいかすとともに、地域住民の交通安全対策への関心を高め、交通事故の発生場所や発生形態など事故特性に応じた対策を実施していくため、インターネット等を通じた交通事故情報の提供に一層努めます。

交通ボランティアを始め、地域における交通安全活動を支える人材の高齢化が進んでおり、若者を含む地域住民が交通安全対策について自らの問題として関心を高め、当該地域における安全安心な交通社会の形成に向けて、交通安全活動に積極的に参加するよう促します。

⁷ これまでの ETC (Electronic Toll Collection System の略。高速道路や有料道路の料金所ゲートで、自動車や自動二輪に搭載した車載器と無線通信を行い、車種や通行区間を判別して認証や決済を行うシステム。)と比して、①大量の情報の送受信が可能となる、②IC の出入り情報だけでなく、経路情報の把握が可能となる、など、格段と進化した機能を有しており、道路利用者はもちろん、道路政策に様々なメリットをもたらし、ITS 推進に大きく寄与するシステム。

⁸ スマートフォン等を通じた位置情報や行動履歴、インターネットやテレビでの視聴・消費行動に関する情報、また、小型化したセンサー等から得られる膨大なデータなど、様々なデータの総称。

II 講じようとする施策

1 高齢者及び子どもの安全対策の充実・強化

(1) 高齢者に対する安全対策の充実・強化

長崎市の高齢化は急速に進展しており、令和3年12月31日現在で全人口の約33%が65歳以上の高齢者となっています。今後もさらに高齢者人口の増加が見込まれている中で、高齢になっても安全・安心に外出や移動することができるような交通社会の形成が必要です。

ア 高齢者に対する交通安全教育等の推進

(ア) 高齢者に対する交通安全教育の基本的な考え方

加齢に伴う身体機能の変化が歩行又は運転等の交通行動に及ぼす影響の理解を促進するとともに、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の習得を目標とします。

なお、交通安全教育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、地域が一体となった活動を推進します。

(イ) 関係団体・自治会等との連携による交通安全教育

関係団体、自治会等と連携して、サポカー*体験機会の推進や、シミュレーターなどの体験型機材を用いながら高齢者の交通安全教室等を開催するとともに、各種の催し等の多様な機会を活用した交通安全教育を実施します。

特に、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を地域が一体となって確保されるよう努めます。

また、電動車いすを利用する高齢者に対しては、関係団体及び製造メーカー等と連携して、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。

(ウ) 世代間交流による交通安全教育

地域及び家庭において適切な助言等が行われるよう、市交通安全母の会連合会及び市内各地区の交通安全母の会との連携のもと、高齢者を中心に、子ども、親の三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。

(エ) 高齢運転者に対する交通安全教育

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講習内容の充実に努めるほか、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努めます。

イ 高齢者の安全運転の確保

(ア) 高齢運転者に対しては、関係機関・団体による講習を積極的に実施するとともに、運転免許更新時講習の高齢者講習においては、運転技能に着目したきめ細かな講習の実施のほか、講習の合理化・高度化を図ることにより、より効果的な教育に努めます。

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

(イ) 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使用の促進を図ります。

(ウ) 75歳以上で一定の違反歴がある高齢運転者に対する運転技能検査制度の導入及び申請により対象車両を安全運転サポート車に限定するなどの限定条件付免許制度の導入等を内容とする道路交通法の一部を改正する法律（令和2年法律第42号）が令和4年6月までに施行されることとされています。改正法の適正かつ円滑な施行に向けて準備を進めるとともに、施行後のこれらの制度の適切な運用を推進します。

ウ 運転経歴証明書制度の周知

自動車等の運転に不安を有する高齢者等が運転免許証を返納しやすい環境の整備を図るため、関係機関が連携し、運転経歴証明書制度の周知を図ります。

(2) 子どもに対する交通安全教育等の推進

高齢化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す。

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、子どもの安全を確保する防犯と併せて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。

幼い子どもは大人よりも視野が狭く、一つのものに注意が向くと周囲が目に入らなくなってしまう傾向があるため、安全確認を忘れて道路に飛び出すことにより、事故に遭う特徴があります。下校時や放課後といった時間帯や、自宅近くの道路で交通事故が多いというのは、安心感や解放感による気の緩みで注意不足になってしまうことが原因と考えられています。

子どもに安全確認の習慣をつけさせるため、心身の発達段階に応じた交通安全教育を実施するとともに、子どもの被害を未然に防止する観点から、通学路の安全対策等について、関係機関・団体及び市民と一体となった取組みを推進します。

また、学校においては、ICT⁹を活用した効果的な学習活動を取り入れなが

⁹ Information and Communications Technology の略。

「情報通信技術」という意味であり、通信技術を活用したコミュニケーションを指し、情報処理だけでなく、通信技術を利用した産業、サービスを総称する。ICTを活用した事例として、家電製品のセンサーから高齢者の安否を遠隔地の家族に知らせるサービスなどがある。

ら、学習指導要領等に基づく関連教科、総合的な学習の時間、特別活動及び自立活動など、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。障害のある児童生徒等に対しては、特別支援学校等において、その障害の特性を踏まえ、交通安全に関する指導に配慮します。

ア 幼児に対する交通安全教育の推進

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

(ア) 長崎市では、交通安全指導普及員による市内全域の幼稚園・保育所及び認定こども園等での交通安全教室を開催しているところであり、長崎市交通安全キャラクター「まもるンダ」及び紙芝居を織り交ぜての対話・実演型指導方法により、引き続き幼児に対する交通安全教育の推進を図ります。併せて、保護者による家庭での適切な指導・教育が行われるよう、交通安全教室との同時開催による保護者教室の充実に努めます。

(イ) 幼稚園・保育所及び認定こども園等においては、家庭及び関係機関・団体等と連携を図りながら、日常の教育・保育活動のあらゆる場면을捉えて交通安全教育を計画的かつ継続的に行います。

(ウ) 関係機関・団体は、幼児の心身の発達状況を踏まえた教材・情報の提供等を行うことにより、幼稚園・保育所及び認定こども園等が行う交通安全教育を支援するとともに、幼児の保護者が幼児の手本となり、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ます。



【交通安全指導普及員の活動状況】

イ 小学生に対する交通安全教育の推進

小学生に対する交通安全教育は、心身の発達段階や地域の実情に応じて、歩行者及び自転車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、道路交通における危険を予測し、これを回避して安全に通行する意識及び能力を高

めることを目標とします。

- (ア) 小学校においては、家庭、地域及び関係機関・団体等と連携を図りながら、歩行者としての心得、自転車の安全利用、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重点的に交通安全教育を実施します。
- (イ) 児童の保護者が模範的な行動をとり、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の開催に努めます。
- (ウ) 事故の際に救助ができるように、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 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、交通安全に必要な事柄、特に、自転車で安全に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、自己の安全のみならず、他の人々の安全にも配慮できるよう思いやりの心を育むことを目標とします。

- (ア) 中学校においては、家庭、地域及び関係機関・団体等と連携を図りながら、歩行者としての心得、自転車の安全利用、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重点的に交通安全教育を実施します。
- (イ) 事故の際に救助ができるように、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。

2 二輪車関連の交通安全対策の推進

長崎市においては、地形的特性により二輪車（自動二輪車、原動機付自転車）保有率が高い状況で推移しており、二輪車事故件数は、近年は減少傾向にあるものの、市内全事故件数に占める二輪車関連事故件数の割合は、直近5年間は24.4%～29.4%となっており、県内と比較して高い割合で推移しています。二輪車を安全かつ円滑に利用するためには、関係機関・団体と連携して、利用環境の総合的な整備を図るとともに、ヘルメットの正しい装着、昼間点灯など広報啓発活動の推進による安全意識の徹底や、運転マナー及び運転技能向上のための効果的な安全教育を推進します。

さらに、事故多発路線等を重点に、危険性、迷惑性の高い違反の指導取締りを強化します。

(1) 利用環境の総合的整備

ア 安全で快適な二輪車等利用環境の創出

二輪車等が関連する事故を防止するため、歩行者・自転車・自動車の交通量に応じて、適切な分離を図るなど、安全で快適な二輪車等の利用環境の創出に努めます。

イ 二輪車等の駐車対策の推進

(ア) 二輪車等の駐車場は多くの地区で不足していることから、民間と連携して二輪車等駐車場の整備を推進します。

(イ) 放置二輪車等については、関係機関が協力し、地域の状況に応じた整理・撤去等を推進します。

(ウ) 高齢者・障害者等の移動の妨げとなる二輪車等の違法駐車に対しては、指導取締りの強化、広報啓発等違法駐車を防止する取組みを重点的に推進します。

(2) 広報啓発活動の推進

各季の交通安全運動期間等において長崎市独自の取組策を講じているところであり、関係機関・団体へのチラシ配布をはじめ、警察ほか関係団体と連携した車両点検及び事故防止キャンペーンの実施など、引き続き事故の減少に向けた取組みを推進します。

二輪車が関係する事故では、四輪運転者が加害者、二輪運転者が被害者となる割合が高いことから、四輪運転者に対する周知・啓発にも努め、二輪車との事故防止を図ります。

また、二輪乗用中の死者の損傷部位は頭部と胸部が多くなっており、二輪車運転者の被害軽減を図るため、ヘルメットの正しい着用とプロテクターの着用について、関係機関・団体と連携した広報啓発活動を推進するなど、胸部等保護の重要性について理解増進に努めます。

(3) 安全運転の確保

二輪車の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ることから、免許取得時講習のほか、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。

3 道路交通環境の整備・公共交通の維持

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から対策を推進してきたところであり、いずれの道路においても一定の事故抑止効果が確認されています。

交通事故の減少を定着化させ、さらなる抑止効果を図るためには、幹線道路における安全対策を継続しつつ、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ります。このため、今後の道路交通環境の整備にあたっては、自動車交通を担う幹線道路等と歩行者中心の生活道路の機能分化を進めるとともに、生活道路における安全の推進に取り組みます。

また、公共交通は、市民が日常生活を営むうえでの必要不可欠な社会基盤で、高齢化が進展する中でますます重要となっていることから、今後も維持・確保していくために、長崎市地域公共交通計画（令和3年8月策定）に沿って、持続可能な公共交通ネットワークへの転換を図ります。

(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

ア 生活道路における交通安全対策の推進

これまでの交通安全対策として、道路管理者は防護柵の設置や歩道の整備、速度抑制・通過交通の侵入抑制を目的としたハンプ¹⁰や狭さく¹¹の設置などのハード整備を、交通管理者は長崎市内11箇所を「ゾーン30*」に指定し低速度規制などのソフト対策を実施するなど、相互に連携を図りながら生活道路の面的な交通安全対策を進めてきました。

今後はさらに効果を高めるために、道路管理者と交通管理者が検討段階から緊密に連携し、地域住民等の合意形成を図りながら、最高速度30km/hの速度規制と歩道整備や交差点改良及び速度抑制のためのハンプ*や狭さく*の設置などの物理的デバイスとの適切な組み合わせにより交通安全の向上を図ろうとする区域を「ゾーン30プラス」として設定し、生活道路における人優先の安全・安心な通行空間の整備に取り組んでいきます。

「ゾーン30プラス」の区域設定にあたっては、現在指定している「ゾーン30*」の区域以外でも事故発生箇所やヒヤリ箇所の多い場所など地域の交通安全の実績を踏まえた区域を優先的に選定し、計画立案段階では対策効果データにより対策の有効性を確認したうえ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

¹⁰ 交通安全対策のために、道路の路面に設けられた凸状の部分のことで、通過する車両の速度減速をねらったもので、自動車を減速させて歩行者等の安全な通行を確保することを目的に設置される。

¹¹ 自動車の通行部分の幅を物理的に狭くする、あるいは視覚的にそのように見せることにより運転者に対して減速を促す道路構造。

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。



【交差点ハンプ】



【ハンプ】

イ 歩行空間等のユニバーサルデザイン化及びバリアフリー化の推進

高齢者や障害者等を含めた全ての人が安全に、安心して参加し活動できる社会を実現するため、「長崎市バリアフリーマスタープラン・長崎市第2期バリアフリー基本構想」等に基づき、歩行空間等のユニバーサルデザイン化及びバリアフリー化を推進します。

ウ 通学路等における交通安全の確保

通学路や未就学児を中心に子どもが日常的に集団で移動する経路における交通安全を確保するため、「長崎市通学路交通安全プログラム」に基づき、警察、教育委員会、学校、保育所などの対象施設、道路管理者等の関係機関が連携し、定期的な合同点検の実施等、ハード・ソフトの両面から必要な対策を推進します。



【合同点検の様子】



整備後



【歩道整備】



整備後



【交差点改良・歩道拡幅】



整備後



【歩道拡幅】

エ 観光に資する安全・安心な道路整備の推進

歴史的街並みの残る地区や観光施設周辺において、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、地区への誘導路、地区内の生活道路、まちあるきの道路等の整備を体系的に推進します。

(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対策については、事故危険箇所を含め死傷事故率の高い区間や、地域の交通安全の実績を踏まえた区間を優先的に選定し、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、生活道路に比べて安全性が高い幹線道路の活用促進を図るため、高速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、道路の体系的な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。

ア 適切な道路網の整備

(ア) 一般道路と比較して死傷事故率が低く安全性の高い高速道路や自動車専用道路等の整備を推進するとともに、利用の促進を図ります。特に、長崎南北幹線道路、西彼杵道路等の幹線道路の整備は、交通事故防止と交通渋滞の解消に大きく寄与するため、積極的に整備を推進します。

(イ) 幹線道路で囲まれた居住地域や歩行者等の通行が多い商業地域内等における生活環境の向上に向けて、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等を図るため、補助幹線道路の整備を推進します。

(ウ) 市民のニーズに応じた効率的な輸送体系を確立するため、道路交通、鉄道、海運等複数の交通機関の連携を図る（マルチモーダル¹²）施策を推進するとともに、交通結節点等の交通拠点へのアクセス道路の整備等を推進します。

イ 安全・安心な道路整備の推進

(ア) 歩行者の安全と生活環境の改善を図るため、既存道路における歩道等の設置などの道路交通の安全に寄与する道路改築を推進するとともに、適切な道路の維持管理、交通安全施設の整備、道路交通情報の提供等の安全水準の維持、向上を推進します。

(イ) 商業系地区等における歩行者の安全で快適な通行空間を確保するため、交通量や通行の状況に即した道路整備を推進します。

¹² 複数の交通機関の連携を通じて、利用者のニーズに対応した効率的な交通環境が提供される交通体系。具体的には、空港、港湾、駅等の拠点及び高規格幹線道路並びにこれらを接続する道路、連絡鉄道等の重点的な連携整備と機能向上により、スピードアップと乗り継ぎ・積み替えの円滑化を図る。

(ウ) 交通混雑が著しい箇所において、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、交通広場等の総合的な整備を推進します。

ウ 交通事故対策の推進

(ア) 事故の発生割合の大きい幹線道路において、関係機関と連携して集中的な事故抑止対策の実施を推進します。特に、事故危険箇所においては、必要な交通安全施設の設置等の対策を推進します。

(イ) 幹線道路については、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の見直しを行い、その適正化を推進します。

(ウ) 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、関係機関と連携し調査するとともに、事故要因に即した所要の対策を早急に講じることにより、事故の再発防止を推進します。

エ 交通安全施設等の高度化

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、交通実態に応じて、複数の信号機の面的・線的連動による集中制御化を推進するとともに、交通実態に応じて、道路標識の高輝度化、高機能舗装、高視認性区画線の整備等を推進します。

オ 高度道路交通システム（ITS¹³）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。

カ 交通需要マネジメント（TDM¹⁴）の推進

依然として厳しい道路交通渋滞を緩和し、道路交通の円滑化を図ることによる交通安全の推進に資するため、広報・啓発活動を積極的に行うなど、交通需要マネジメント（TDM*）の定着・推進を図ります。具体的には、バイパス・

¹³ Intelligent Transport Systems の略。

人と道路と自動車の間で、最先端の情報通信や制御技術を活用し情報の受発信を行い、道路交通が抱える事故や渋滞、環境対策など、様々な課題を解決するためのシステム。

道路交通の最適化、事故や渋滞の解消、省エネや環境との共存などを図ることを目的とする。

¹⁴ Transportation Demand Management の略。

交通渋滞などの交通問題を解決するため、自動車利用者を最寄り駅の駐車場に誘導し、電車やバスなどの公共交通機関利用に転換するというパークアンドライド方式などの手段に変更させるなどする手法。

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、公共交通機関の利用促進、パークアンドライド¹⁵の推進、情報提供の充実等により、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・空間的平準化を図ります。

キ 災害に備えた道路交通環境の整備

豪雨・地震・津波等の災害が発生した際の信頼性の高い道路ネットワークを構築するため、ミッシングリンク¹⁶の解消や無電柱化などを図ります。

また、迅速な避難を行うための橋梁の耐震対策や避難路の整備、災害発生時の道路利用者への早期の情報提供の推進など、安全な道路交通の確保を図ります。

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。

ク 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、ICT*等を活用して、道路交通情報の充実を図ります。

(3) 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 きめ細かな駐車規制の推進

地域住民等の意見要望等を十分に踏まえつつ、駐車規制の点検・見直しを実施するとともに、物流の必要性や二輪車等の駐車需要にも配慮し、長崎市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

悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点を置き、地域の実態に応じた取締りを推進します。

ウ 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ついて、市民への広報・啓発活動を行うとともに、関係機関・団体との連携により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。

¹⁵ 自宅から自家用車で最寄の駅やバス停まで行き、付近の駐車場に自家用車を駐車した後、目的地まで電車やバスなどの公共交通機関で移動すること。渋滞緩和、交通公害や違法駐車抑制などの効果が期待される。

¹⁶ 道路網の整備予定区間において、未整備のため途中で途切れている区間。

エ 駐車場の配置の適正化

駐車場が沿道の多くを占めることは、駐車場の出入口が随所に設けられることによる交通阻害や安全・安心な歩行空間等の分断などが懸念されることから、駐車場の配置の適正化を推進し、交通の円滑化や安全・安心な歩行空間等の連続性の確保などを図ります。

オ 公共交通との連携

長崎市では、市中心部への過剰な自動車流入を抑止し公共交通の利用促進等を図るため、平和公園・松山地区にある公営駐車場を活用したパークアンドライド*の取組みを実施しており、引き続きパークアンドライド*の普及と展開を推進します。

カ 荷さばきスペース等の確保

道路空間等を活用した荷さばきスペース等の確保により、路上駐車を抑制し、安全・安心な歩行者通行や交通の円滑化を図ります。

キ だれもが利用しやすい駐車場の普及

車いす使用者用駐車施設と高齢者・障害者等のための駐車施設の2種類を設置する、いわゆるダブルスペースの確保により、だれもが利用しやすい駐車場の普及を図ります。

また、啓発活動の実施により、車いす使用者用駐車施設等の適正利用を図ります。

ク ICT*の活用等による駐車場の利便性向上

満空情報をリアルタイムで提供する駐車場案内システム「とむ〜で. com」や長崎駐車場マップ等の活用により、適切な駐車場案内を行い利便性の向上を図ります。

(4) 効果的な交通規制の推進

長崎市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・見直しを図ります。加えて、一般道路においては、実勢速度、交通事故発生状況等を勘案しつつ、規制速度の引上げ、規制理由の周知措置等を計画的に推進するとともに、生活道路においては、速度抑制対策を積極的に推進します。

駐車規制については、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。

(5) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

道路を円滑かつ快適に利用できる環境を整えるため、分かりやすい道路標識等の整備を進めるほか、適法かつ適切な道路の使用及び占用によって、道路交通の円滑化を図る必要があります。

ア 道路の使用及び占用の適正化等

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い、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。

また、道路交通に支障を与える不法占用物件等については、指導取締りにより是正します。

イ 道路法に基づく通行の禁止又は制限

道路の破損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。

ウ 地域に応じた安全の確保

地域の安全は、地域に根ざした課題であり、地域の人々のニーズや道路の利用や交通流の実態等を把握し、その特性に応じた道路交通環境の整備を行います。

(6) 公共交通の維持

人口減少を主な要因とした利用者の減少と運転手不足の深刻化によって、運行便数の減少が進み、不採算路線からの撤退が現実化していることから、長崎市地域公共交通計画に基づき、移動手段の確保を図る取組みを推進します。

ア 既存路線の効率化・見直し

これまでの「競争」から「協調」へと転換しながら、需要と供給のバランスを保ち、交通事業者の収益を安定させる、既存の路線網や運行形態の効率化を推進します。

イ 公共交通サービスの向上

公共交通の利用率を悪化させないため、移動時間の短縮や、誰にでも優しいシステムの導入など、公共交通サービスの向上を推進します。

4 交通安全思想の普及徹底

交通安全教育は、自他の生命尊重という理念の下に、交通社会の一員としての責任を自覚し、交通安全のルールを守る意識と交通マナーの向上に努め、相手の立場を尊重し、他の人々や地域の安全にも貢献できる良き社会人を育成する上で、重要な意義を有しています。交通安全意識を向上させ交通マナーを身に付けるためには、人間の成長過程に合わせ、生涯にわたる学習を促進して市民一人ひとりが交通安全の確保を自らの課題として捉えるよう意識の改革を促すことが重要です。また、人優先の交通安全思想の下、子ども、高齢者、障害者等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、幼児から高齢者に至るまで、心身の発達段階やライフステージに応じた段階的かつ体系的な交通安全教育を行います。特に、高齢化が進展する中で、高齢者自身の交通安全意識の向上を図るとともに、他の世代に対しても高齢者の特性を知り、その上で高齢者を保護し、高齢者に配慮する意識を高めるための啓発指導を強化します。また、地域の見守り活動等を通じ、地域が一体となって高齢者の安全確保に取り組みます。さらに、自転車を使用することが多い小学生、中学生及び高校生に対しては、交通社会の一員であることを考慮し、自転車利用に関する道路交通の基礎知識、交通安全意識及び交通マナーに係る教育を充実させます。

交通安全教育・普及啓発活動については、県、市、警察、学校、関係機関・団体、地域社会、企業及び家庭がそれぞれの特性をいかし、互いに連携をとりながら地域が一体となった活動が推進されるよう促します。

また、交通安全教育・普及啓発活動の実施後には、効果を検証・評価し、より一層効果的な実施に努めるとともに、交通安全教育・普及啓発活動の意義、重要性等について関係者の意識が深まるよう努めます。

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

なお、中学生以下の子ども及び高齢者の交通安全教育については、「1 高齢者及び子どもの安全対策の充実・強化」に記載しています。

(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

ア 高校生に対する交通安全教育の推進

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

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、二輪車・自動車の特性、危険の予測と回避、運転者の責任、応急手当等について更に理解を深めるとともに、生徒の多くが、近い将来、普通免許等を取得することが予想されることから、免許取得前の教育としての性格を重視した交通安全教育を行います。特に、二輪車・自動車の安全に関する指導については、生徒の実態や地域の実情に応じて、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向上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ります。

イ 成人に対する交通安全教育の推進

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

- (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) 免許取得後の運転者教育は、運転者としての社会的責任の自覚、安全運転に必要な知識及び技能、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、県公安委員会が行う各種講習、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います。
- (ウ) 自動車の使用者は、安全運転管理者、運行管理者等を法定講習、指導者向けの研修会等へ積極的に参加させ、事業所における自主的な安全運転管理の活発化に努めます。また、社会人を対象とした学級・講座等において自転車の安全利用を含む交通安全教育の促進を図ります。
- (エ) 大学生・専修学校生等に対しては、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ます。

ウ 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、手話通訳員の配置、字幕入りビデオの活用等に努めるとともに、参加・体験・実践型の交通安全教育を開催するなど障害の程度に応じ、きめ細かい交通安全教育を推進します。

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

エ 外国人に対する交通安全教育等の推進

外国人に対し、我が国の交通ルールやマナーに関する知識の普及による交通事故防止を目的として、定住外国人に対しては、母国との交通ルールの違いや交通安全に対する考え方の違いを理解させるなど、効果的な交通安全教育を推進するとともに、外国人を雇用する使用者等を通じ、外国人の講習会等への参加を促進します。また、増加が見込まれる訪日外国人に対しても、外客誘致等

に係る関係機関・団体と連携し、多言語によるガイドブックやウェブサイト等各種広報媒体を活用するなど我が国の交通ルール周知活動等を推進します。

外国人運転者に対しては、外国人の居住実態や要望等を踏まえ、日本の運転免許取得時に係る運転免許学科試験等の多言語化の充実に努めます。

(2) 効果的な交通安全教育の推進

交通安全教育を行うにあたっては、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に活用するとともに、交通安全教育を行う機関・団体については、交通安全教育に関する情報を共有して教材の貸与、講師の派遣等、相互に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付けるため、長崎県交通安全推進県民協議会が行う交通安全運動について、長崎市交通安全対策推進協議会の構成機関・団体と連携して運動を組織的・継続的に展開します。

交通安全運動の運動重点は、歩行者、自転車、二輪車、自動車運転者の交通事故防止、夕暮れや夜間の交通事故防止等、時節や交通情勢を反映した事項を設定します。

交通安全運動の実施にあたっては、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住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。

さらに、交通安全に対する市民の意識の向上を図り、市民一人ひとりが交通事故に注意して行動することにより交通事故の発生を抑止し、近年の交通事故死傷者数の減少傾向をより確実なものにするため、「交通事故死ゼロを目指す日」を春及び秋の全国交通安全運動期間中に設定し、街頭キャンペーンや各種広報媒体を活用した広報活動、交通関係団体による広報啓発活動を積極的に展開します。

また、事後においては、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意します。

イ 横断歩行者の安全確保

信号機のない横断歩道での死亡事故では、自動車の横断歩道手前での減速が不十分なものが多いため、運転者に対して横断歩道手前での減速義務や横断歩道における歩行者優先義務を再認識させるため、交通安全教育や交通指導取締り等を推進します。

また、歩行者に対しては、横断歩道を渡ること、信号機のあるところでは、その信号に従うといった交通ルールの周知を図ります。さらに、運転者に対して横断する意思を明確に伝え、安全を確認してから横断を始めることや、横断

中も周りに気をつけること等、歩行者が自らの安全を守るための交通行動を促すための交通安全教育等を推進します。

ウ 自転車安全利用の推進

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啓発します。

自転車乗用中の交通事故防止や自転車の安全利用を促進するため、「自転車安全利用五則」(平成19年7月10日中央交通安全対策会議交通対策本部決定)を活用するなどにより、歩行者や他の車両に配慮した通行等自転車の正しい乗り方に関する普及啓発の強化を図ります。また、幼児・児童の保護者に対して、自転車乗車時の頭部保護の重要性とヘルメット着用による被害軽減効果についての理解促進に努め、幼児・児童の着用の徹底を図るほか、全ての年齢層の自転車利用者に対しても、ヘルメットの着用を推奨します。

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とともに、損害賠償責任保険等への加入を促進します。

エ 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の徹底

本県は、特に後部座席のシートベルト着用率が全国的にも低い(警察庁・一般社団法人日本自動車連盟による令和2年10月の合同調査では28.1%、全国41位)ことから、シートベルトの着用効果及び正しい着用方法について広報啓発に努め、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。

また、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、各地区交通安全協会及び各地区交通安全母の会等とも連携し、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(警察庁・一般社団法人日本自動車連盟による令和元年6月の合同調査では、本県の6歳未満のチャイルドシート使用率84.1%、全国4位)。

オ 反射材用品等の普及促進

夕暮れ時から夜間における歩行者及び自転車利用者の事故防止に効果が期待できる反射材用品等の普及を図るため、各種広報媒体を活用して積極的な広報啓発を推進するとともに、反射材用品等の視認効果、使用方法等について理解を深めるため、参加・体験・実践型の交通安全教育の実施及び関係機関・団体と協力した反射材用品等の展示会の開催等を推進します。

また、街頭キャンペーン、交通安全イベント及び特に高齢者を対象とした出前講座等の開催時には、参加者へ反射材用品を積極的に配布し着用を呼びかけるなど普及促進に努めます。

さらに、反射材用品等の普及に当たっては、衣服や靴、鞆等の身の回り品への反射材用品の組み込みを推奨するとともに、適切な反射性能等を有する製品についての情報提供に努めます。

カ 飲酒運転根絶に向けた交通安全教育及び広報啓発活動等の推進

飲酒運転の危険性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を引き続き推進するとともに、交通ボランティアや安全運転管理者、運行管理者、酒類製造・販売業者、酒類提供飲食店、駐車場関係者等と連携してハンドルキーパー運動の普及啓発やアルコール検知器を活用した運行前検査の励行に努めるなど、地域、職域等における飲酒運転根絶の取組みを更に進め、「飲酒運転を絶対にしない、させない」という市民の規範意識の確立を図ります。

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

キ 効果的な広報の実施

交通安全の広報については、各季における交通安全運動等のポスターの全自治会配布に加え、特に、子どもや高齢者向けの具体的で訴求力の高い周知項目については、学校及び老人クラブを時宜的に選定するなど重点的かつ集中的な広報の実施に努めます。

併せて、広報ながさき、庁舎掲示板など市保有媒体によるタイムリーかつスポット的広報のほか、必要に応じてテレビ、ラジオ及び新聞等の外部媒体を活用します。

ク その他の普及啓発活動の推進

(ア) 夕暮れ時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、街頭キャンペーン等を通じて、季節や気象の変化に応じた自動車及び自転車の前照灯の早期点灯を促します。

また、トンネル内のライト点灯の促進に向けた広報の強化に、引き続き取り組むとともに、対向車や先行車がないときは、反射材の視認性向上にも繋がるハイ・ビーム（ライト上向き）を基本とするよう周知に努めます。

(イ) 農耕トラクターの事故防止を図るため、作業機を装着・けん引した状態で公道を走行する際の灯火器等の設置や大型特殊免許等の条件、キャビン・フレーム¹⁷の装備、シートベルトの着用等について周知を図ります。

(ウ) 市民が、交通事故の発生状況を認識し、交通事故防止に関する意識の啓発等を図ることができるよう、地理情報システム等を活用した交通事故分析の高度化を推進し、インターネット等各種広報媒体を通じて事故データ及び事故多発地点に関する情報の提供・発信に努めます。

(エ) 衝突被害軽減ブレーキ*や自動運転等の先進技術について、ユーザーが過信することなく使用してもらえるような情報を始め、自動車アセスメント情報や、安全装置の有効性、ドライブレコーダーの普及啓発、自動車の正しい使い方、点検整備の方法、交通事故の概況等に係る情報を総合的な安全情報

¹⁷ 車輪式又は履带式（キャタピラ）のトラクターの転倒・転落事故時に、運転者がトラクターの下敷きとなって死傷しないよう防護するための、一定の強度を有する鉄製の構造物。

として取りまとめ、自動車ユーザー、自動車運送事業者等の情報の受け手に応じ適時適切に届けることにより、関係者の交通安全に関する意識を高めます。

- (ウ) 各種会議等を通じて、交通事故防止について考える機会を設けて、市民の交通安全に関する意識を高めます。
- (エ) 交通事故の危険性が高い交差点における児童・幼児の飛び出し事故を防止するため、自治会等と連携してストップマークの普及促進に努めます。
- (オ) 運転中のスマートフォンの操作等の危険性について周知を図ります

(4) 交通安全に関する民間団体等の主体的活動の推進

ア 交通安全協会

一般ドライバーを会員とする各地区交通安全協会については、各季交通安全運動等の推進をはじめ、交通安全教室の開催、新入学児童に対する黄色い帽子・ランドセルカバーの贈呈等の様々な主体的活動を通じて、地域における交通安全活動の中核的役割を担っていることから、より一層充実した活動に繋がるよう、長崎市も継続的な連携・支援に努めます。

イ 交通安全母の会

長崎市交通安全母の会連合会及びその構成団体である各地区交通安全母の会は、「交通安全は家庭から」をモットーに、長崎市及び警察等との連携のもと、交通安全に関する地区ごとの特性に応じた草の根的な取組みを継続的に展開しています。

また、当該連合会についても、全市的なイベントである交通安全フェスタ等の活動母体としての取組みが高く評価できることから、母の会の取組みについて、引き続き積極的な連携・支援に努めます。

ウ 交通指導員

児童、生徒及び高齢者の通学・歩行時の安全確保を主な目的として活動している長崎市交通指導員については、特に、小学校通学路での日々の登下校時の立哨活動において、地域の交通安全思想の普及への高い貢献度が認められることから、引き続き、立哨活動の継続実施について支援します。

エ その他の民間団体

交通安全を目的とする民間団体については、交通安全指導者の育成等の事業及び諸事業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、その主体的かつ実情に即した活動を推進するとともに、交通安全イベントへの参加を促すこと等により活動領域の拡大を支援します。



【団体等の活動状況】

(5) 地域における交通安全活動への参加・協働の推進

交通安全は、地域住民等の安全意識により支えられることから、地域住民に留まらず、当該地域を訪れ、関わりを有する通勤・通学者等も含め、交通社会の一員であるという当事者意識を持つよう意識改革を促すことが重要です。

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、企業等と住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、住民の参加・協働を積極的に推進します。

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に努めます。

また、運転者に対して、運転者教育、安全運転管理者による指導、その他広報啓発等により、横断歩道においては、歩行者が優先であることを含め、高齢者や障害者、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向上を図ります。

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

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

(1) 運転者教育等の充実

安全運転に必要な知識及び技能を身に付けた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教育の充実に努め、免許取得時及び取得後においては、特に実際の交通場面での運転能力向上のための教育を行います。

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に努め、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 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

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、後部座席を含めた全ての座席のシートベルト、チャイルドシート及び二輪車乗車時における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を推進します。

エ 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。

オ 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

自動車運送事業等の安全を確保するため、事業者に対し、高齢運転者等に適性診断を受診させるよう義務付けるとともに、受診の環境を整えるため、適性診断実施の認定基準を明確化したところであり、引き続き、適性診断の実施者への民間参入を促進します。

カ 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。

キ 妨害運転等の悪質・危険な運転者に対する処分者講習での再教育

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

(2) 安全運転管理の推進

安全運転管理者等に対する講習の充実による安全意識の向上を図るとともに、事業所内での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、事業所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。

(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

事業用自動車の交通事故死者数・重傷者数・人身事故件数・飲酒運転件数の削減等を目標とする事業用自動車総合安全プランに基づき、関係者（行政、事業者、利用者）が一体となり総合的な取組みを推進します。

また、事業者による事故防止の取組みを推進するため、衝突被害軽減ブレーキ*等のASV（先進安全自動車）¹⁸や運行管理に資する機器等の普及促進に努めます。さらに、自動車や車載器等の通信システムにより取得した運転情報や、車両と車載機器、ヘルスケア機器等を連携させた総合的データを活用したシステムの普及を図り、更なる事故の削減を目指します。

(4) 交通労働災害の防止等

交通労働災害防止のため、事業所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、交通労働災害防止に対する意識の高揚を促進します。

¹⁸ 先進技術を利用してドライバーの安全運転を支援するシステムを搭載した自動車であり、システムとしては、前方障害物衝突被害軽減ブレーキ、ペダル踏み間違い時加速抑制装置、レーンキープアシスト、車線逸脱警報装置などがある。

また、運転者の労働時間、休日、割増賃金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。

(5) 道路交通に関連する情報の充実

危険物の輸送時の事故による災害の未然防止及び被害軽減に資する情報提供の充実を図るため、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。さらに、気象情報についても、気象警報や台風、大雨、大雪、竜巻等の激しい突風、地震、津波等の現象に関する的確な実況監視を行い、関係機関、道路利用者等が必要な措置を迅速にとり得るよう、特別警報・警報・予報等を適時・適切に発表して事故の防止・軽減に努めます。

6 車両の安全性の確保

エレクトロニクス技術の自動車への利用範囲の拡大を始めとして、自動車に関する技術の進歩は目覚ましく、車両の安全対策として効果が期待できる範囲は確実に拡大していることから、今後、車両の安全対策を拡充強化することが必要です。

このような認識の下、車両構造に起因するとされる事故について対策を講ずるとともに、主に運転ミス等の人的要因に起因するとされる事故についても、車両構造面からの対策によりできる限り交通事故の未然防止を図ります。

特に、交通事故による後遺障害も考慮すれば、これまでの被害軽減対策の進化・成熟化を図ることに加え、今後は、事故を未然に防止する予防安全対策について、先進技術の活用等により、充実に努める必要があります。

また、自動車の保守管理は、一義的には、自動車使用者の責任のもとになされるべきです。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) 自動車アセスメント情報の提供等

自動車アセスメント事業により、自動車等の安全装置の正しい使用方法、装備状況等の一般情報のほか、安全性に関する比較情報を自動車使用者に定期的に提供するとともに、ASV(先進安全自動車)*技術等の自動車の安全に関する先進技術への市民の理解促進を図ります。これらにより、自動車使用者の選択を通じて、安全な自動車等の普及拡大を促進します。

(2) 自動車の検査及び点検整備の充実

自動車の検査及び点検整備の充実に努めることにより、不正改造車両をはじ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。

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

(3) 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、自動車のリコールをより迅速かつ確実に実施するため、装置製作者等からの情報収集体制の強化を図るとともに、安全・環境性に疑義のある自動車については独立行政法人自動車技術総合機構において現車確認等による技術的検証を行います。

また、自動車ユーザーの目線に立ったリコールの実施のために、ユーザーからの不具合情報の収集を推進するとともに、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。

(4) 自転車の安全性の確保

自転車利用の安全性を確保し、事故防止を図るため、普通自転車（電動アシスト付自転車を含む）の型式認定制度を適切に運用します。

また、自転車利用者が点検整備や正しい利用方法等の指導を受ける気運を醸成するとともに、近年、自転車が加害者となる事故に関し、高額な賠償額となるケースもあることから、損害賠償を負った際の支払い原資を担保し、被害者を救済するため、損害賠償責任保険等への加入を促進します。さらに、夜間における事故防止のため、灯火の取付けの徹底と反射器材等の普及を促進し、自転車の被視認性の向上を図ります。

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、交通指導取締り等により、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、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。

(1) 交通指導取締りの強化等

ア 一般道路における効果的な交通指導取締りの強化等

一般道路においては、歩行者及び自転車利用者の事故防止並びに事故多発路線等における事故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。

(ア) 交通事故抑止に資する交通指導取締りの推進

交通事故実態の分析結果等を踏まえ、事故多発路線等における街頭指導活動を強化するとともに、無免許運転、飲酒運転、妨害運転、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するなど、飲酒運転及び無免許運転の根絶に向けた取組みを推進します。また、引き続き、子ども、高齢者、障害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、交通事故の発生実態等を分析し、その結果を取締り計画の見直しに反映させる、いわゆるPDCAサイクル¹⁹をより一層機能させます。加えて、取締り場所の確保が困難な生活道路や警察官の配置が困難な時間帯においても速度取締りが行えるよう、可搬式速度違反自動取締装置の効果的な活用を図るとともに、データ端末による交通反則切符の作成に向けた検討を進めるなど、より効果的な取締りを行うための資機材の整備に努めます。

(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す。

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。

(ウ) 自転車利用者に対する交通指導取締りの推進

¹⁹ ある業務において、Plan（計画）→Do（実行）→Check（評価）→Act（改善）の4段階を繰り返すことで、その業務を継続的に改善していくという考え方。

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

イ 高速自動車国道等における交通指導取締りの強化等

高速自動車国道等においては、重大な違反行為はもちろんのこと、軽微な違反行為であっても重大事故に直結するおそれがあることから、交通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、速度違反自動取締装置等の取締り機器の積極的かつ効果的な活用を推進します。

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

(2) 交通事故事件等に係る適正かつ緻密な捜査の一層の推進

ア 危険運転致死傷罪の立件を視野に入れた捜査の徹底

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。）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 交通事故事件等に係る捜査力の強化

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

ウ 交通事故事件等に係る科学的捜査の推進

3D レーザースキャナ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) 暴走行為等対策の推進

ここ数年、暴走族等（暴走族及び違法行為をする旧車会員（暴走族風に改造した旧型の自動二輪車等を運転する者））による不法事案は減少傾向にありますが、ひとたび事案が発生すれば、その反社会的な迷惑行為による地域住民及び周辺道路への悪影響は計り知れません。

ア 地域、家庭、学校等における青少年の指導の充実

警察と連携して暴走行為等による不法事案の未然防止及び交通秩序の確保を図るとともに、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、家庭・学校・地域等における青少年の指導の充実を図ります。

イ 暴走行為等に対する指導取締りの推進

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はじめとする各種法令を適用して検挙及び補導を徹底するなど、暴走行為等に対する指導取締りを推進します。

8 救急・救助活動の充実

令和2年中の救急活動状況は、出動件数 24,517 件、搬送人員 21,853 人であり、そのうち交通事故による出動件数は 1,067 件、搬送人員 960 人で、全出動件数の約 4%を占めています。

また、令和2年中の救助活動状況は、出動件数 196 件、救助人員 134 人であり、そのうち交通事故については、出動件数 33 件、救出人員 34 人で全出動件数の約 17%を占めています。

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迅速に対応できるよう、救急医療機関、ドクターヘリ、ドクターカー、消防機関等の相互の連携・協力関係を確保しつつ、救急・救助体制及び救急医療体制の整備を図る必要があります。

特に、負傷者の救命率の向上・後遺症の軽減を図る観点から、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（事故現場に居合わせた人）による応急手当の普及・啓発を推進します。

(1) 救急・救助体制の整備

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・拡充を図ります。

イ 多数傷者発生時における救急・救助体制の充実

多数の負傷者が発生する大事故に対応するため、連絡体制の整備、集団救急事故訓練の実施及び関係機関との連携による救急・救助体制の充実を図ります。

ウ 自動体外式除細動器（AED）の使用も含めた心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動の推進

バイスタンダーによる応急手当により、救命率の向上が期待できることから、消防機関等が行う講習会等、普及啓発活動を推進します。

エ 救急救命士の養成・配置等の促進

プレホスピタルケア（救急現場及び搬送途上における救急救命処置）の充実のため、消防機関において救急救命士を計画的に養成・配置するとともに、救急救命士が行う気管挿管、薬剤投与、輸液などの特定行為を円滑に実施するためメディカルコントロール体制の充実や病院実習の実施を推進します。

オ 救急・救助用資機材の整備の推進

様々な災害に対応するための消防力の充実強化を推進するとともに、救急救命士等が円滑に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、高度救命処置用資器材の整備を推進します。

カ 救急隊員及び救助隊員の教育訓練の充実

複雑多様化する救急・救助事象に対応すべく救急隊員及び救助隊員の知識・技術等の向上を図るため、教育訓練を積極的に推進します。

(2) 救急医療体制の整備

救急医療体制の基盤である在宅当番医制を推進することにより、初期救急医療体制の整備・強化を図ります。

また、重症救急患者の診療を確保するために、病院群輪番制方式等により、第二次救急医療体制の充実を図るとともに、重篤な救急患者を受け入れるための第三次救急医療機関のより高度な医療の提供に努めます。

9 被害者支援の充実と推進

交通事故被害者等は、交通事故により多大な肉体的、精神的及び経済的打撃を受けたり、又はかけがえのない生命を絶たれたりするなど、深い悲しみやつらい体験をされており、このような交通事故被害者等を支援することは極めて重要であることから、犯罪被害者等基本法（平成16年法律第161号）及び長崎市犯罪被害者等支援条例の下、交通事故被害者等のための施策を推進します。

さらに、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、損害賠償責任保険等への加入を加速化します。

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します。

(1) 自動車損害賠償保障制度の充実等

自賠責保険（自賠責共済）による救済を受けられないひき逃げや無保険（無共済）車両による事故の被害者を救済する観点から、被害者等に対し自動車損害賠償保障事業の周知を行います。

また、自賠責保険の期限切れ、掛け忘れがないよう広報活動等を通じて広く市民に周知し、無保険車両の運行の防止を徹底します。任意の自動車保険について、交通事故被害者の救済等の充実に資するよう、その普及率の向上について引き続き指導を行います。

(2) 損害賠償の請求についての援助等

ア 交通事故相談活動の推進

(ア) 長崎市交通事故相談所等は、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、交通事故紛争処理センター、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、相談員の資質の向上を図ります。

(ウ) 各種の広報媒体を通じて、交通事故相談活動の周知徹底を図り、相談の機会を広く提供します。

(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・示談あっ旋等が無償で受けられるよう、日弁連への案内を推進します。

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。また、法務局

及び人権擁護委員において交通事故に関する人権相談を取り扱うとともに、日本司法支援センター、交通事故紛争処理センター、交通安全活動推進センター、日弁連交通事故相談センターにおける交通事故の損害賠償請求についての相談及び援助に関する業務の充実を図ります。

(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

独立行政法人自動車事故対策機構による交通遺児等に対する生活資金貸付けや重度後遺障害者に対する介護料の支給等の取組みを推進します。

長崎県育英会交通遺児奨学事業により、経済的理由により高等学校・高等専門学校及び大学、短期大学、専修学校専門課程において修学困難な者に対し、奨学金を貸与するとともに入学祝金を交付して援助します。

また、長崎市交通遺児教育手当制度により、小中学生の交通遺児に対し、手当を支給し支援します。

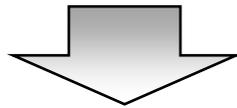
イ 交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進

関係機関相互の連携のもと、交通事故被害者等の心情に配慮した相談業務や支援策の推進に努めます。

第2章 鉄道及び踏切道における交通の安全

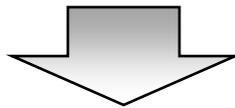
1 鉄道事故及び踏切事故のない社会を目指して

- 鉄道は、多くの市民が利用する生活に欠くことのできない交通手段であり、市民が安心して利用できる一層安全な鉄道輸送を目指し、各種の安全対策を総合的に推進していく。
- 踏切事故は、長期的には減少傾向にあるが、改良すべき踏切道がなお残されており、引き続き踏切事故防止対策を推進することにより、踏切事故のない社会を目指す。



2 鉄道及び踏切道における交通の安全についての目標

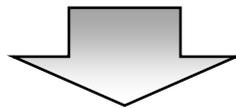
- 計画期間中の鉄道事故ゼロを目指す。
- 計画期間中の踏切事故ゼロを目指す。



3 鉄道及び踏切道における交通の安全についての対策

<視点>

- 重大な列車事故の未然防止
- それぞれの踏切の状況等を勘案した効果的対策の推進



施策の柱

- ① 鉄道及び踏切道の交通環境の整備
- ② 鉄道及び踏切道の安全に関する知識の普及・啓発
- ③ 鉄道の安全な運行の確保
- ④ 救急・救助活動の充実

※ 本章における鉄道には、軌道を含むものとします。

第1節 鉄道事故及び踏切事故のない社会を目指して

人や物を大量に、高速に、かつ、定時に輸送できる鉄道（軌道を含む。以下に同じ。）は、多くの市民が利用する生活に欠くことのできない交通手段です。列車が高速・高密度で運行されている現在の鉄道においては、ひとたび列車の衝突や脱線等が発生すれば、多数の死傷者を生じるおそれがあります。また、ホームでの接触事故（ホーム上で列車等と接触又はホームから転落して列車等と接触した事故）等の人身障害事故を防止する必要性も高まっています。

また、踏切道における事故についても、全国的に踏切事故件数、踏切事故による死傷者ともに減少傾向にあります。依然として発生している状況にあり、ひとたび発生すると重大な結果をもたらす恐れがあります。

このため、市民が安心して利用できる、一層安全な鉄道輸送を目指し、重大な列車事故やホームでの事故への対策、踏切道の改良等、各種の安全対策を総合的に推進していく必要があります。

1 鉄道事故及び踏切事故の状況（長崎市内）

(1) 鉄道の運転事故

	H28	H29	H30	R 1	R 2
発生件数（件）	6	3	3	3	4
死者数（人）	0	1	0	0	0
負傷者数（人）	4	2	4	6	5

（資料：九州運輸局鉄道部提供）

(2) 踏切道における事故（列車が道路を通行する人・車等と衝突または接触した事故）

	H28	H29	H30	R 1	R 2
発生件数（件）	1	0	1	2	1
死者数（人）	0	0	0	0	0
負傷者数（人）	1	0	0	0	0

（資料：九州運輸局鉄道部提供）

- ※ 警察の検証後に自殺と判定された分は、鉄道事故に入らない。原因不明は計上する。
- ※ 踏切以外の線路内での事故として、線路上で作業中等の事故等がある。
- ※ 踏切事故として、踏切道内に取り残される「とりこ」、直前の横断、遮断機がおりているにも関わらず踏切道内に侵入しての事故等がある。

2 第11次交通安全計画における目標

- 1 計画期間中の鉄道事故ゼロを目指す。
- 2 計画期間中の踏切事故ゼロを目指す。

列車の衝突や脱線等により乗客に死者が発生するような重大な列車事故を未然に防止することが必要です。また、近年の運転事故等の特徴等を踏まえ、ホームでの接触事故等を含む運転事故全体の死者数を減少させることが重要です。

また、踏切道においては、踏切設備の安全対策と同時に、交通の円滑化などにも影響することを考慮しなければならないため、今後も関係機関との連携のもと、鉄道交通における交通事故防止をさらに推進していかねばなりません。

長崎市においては、鉄道と並び路面電車（軌道）も主要な公共交通機関の一つであり、軌道交通についても市民輸送の安全性を確保する必要があります。

第2節に掲げる諸施策を総合的かつ強力で推進することにより、鉄道事故及び踏切事故ともにゼロを目指すものとします。

第2節 鉄道及び踏切道における交通安全についての対策

I 今後の鉄道及び踏切道における交通安全対策を考える視点

鉄道の運転事故及び踏切事故は長期的には減少傾向にあり、これまでの交通安全基本計画に基づく施策には一定の効果が認められます。しかしながら、ひとたび列車の衝突や脱線、踏切事故等が発生すれば、多数の死傷者を生じるおそれがあることから、重大な事故の未然防止を図る必要があります。

また、踏切道においては、それぞれの踏切の状況を勘案した効果的対策を推進する必要があります。

これらを踏まえ、一層安全な鉄道及び踏切道を目指し、次の施策を総合的に推進します。

II 講じようとする施策

1 鉄道及び踏切道の交通環境の整備

鉄道及び踏切道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、踏切道の改良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。

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や高架橋等の耐震対策を推進します。

さらに、駅施設等について、高齢者、障害者等の安全利用にも十分配慮し、段差の解消、視覚障害者誘導用ブロックや転落防止設備等の整備によるバリアフリー化を推進します。

(2) 踏切道の改良

J R長崎本線連続立体交差事業により、令和2年3月に4箇所踏切が除却されましたが、他の踏切道についても、構造の改良や歩行者の安全対策について、警察や道路管理者、鉄道事業者などの関係機関と連携を図りながら推進します。

(3) 踏切道の立体交差化

踏切遮断により道路交通への著しい弊害をもたらしている踏切道の解消を図るため、抜本的な交通安全対策である連続立体交差化等により、踏切道の除去を促進するとともに、道路の新設、改築及び鉄道の新線建設にあたっては、極力、立体交差化を図ります。

2 鉄道及び踏切道の安全に関する知識の普及・啓発

全国的に利用者や踏切通行者等が関係する人身障害事故と踏切障害事故が発生していることから、事故の防止には鉄道事業者による安全対策に加えて、利用者等の理解と協力が必要です。このため、利用者等へ「歩きスマホ」による危険性の周知をはじめとした安全に関する知識や駅ホームにおける非常押ボタン等の安全設備の正しい利用方法をわかりやすく提供します。

また、踏切事故は、直前横断、落輪等に起因するものが多いことから、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必要があります。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、交通安全運動や踏切事故防止キャンペーンの実施等の広報活動等の強化に取り組みます。併せて、幼稚園・保育所、認定こども園、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します。

3 鉄道の安全な運行の確保

重大事故防止のため、運転士の資質の保持、事故情報及び安全上のトラブル情報の共有・活用、地震発生時の安全対策、気象情報等の充実を図ります。

また、鉄道及び軌道事業者（以下、鉄軌道事業者）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。

(1) 運転士の資質の保持

運転士の資質の保持を図るため、運転管理者及び乗務員指導管理者が適切な教育等を実施します。

(2) 安全上のトラブル情報の共有・活用

安全上のトラブル情報を収集し、速やかに鉄道事業者へ周知・共有することによる事故等の再発防止を図ります。

(3) 気象情報等の充実

鉄道交通に影響を及ぼす台風、大雨、大雪、竜巻等の激しい突風、地震、津波等の自然現象を的確に把握し、適時・適切な発表及び迅速な伝達に努めます。

特に、大型の台風が接近・上陸する場合など、気象状況により列車の運転に支障が生ずるおそれが予測されるときは、一層気象状況に注意するとともに、安全確保の観点から、路線の特性に応じて、前広に情報提供した上で計画的に列車の運転を休止するなど、気象情報を早期に収集・把握し、運行管理へ反映させることで、鉄道施設の被害軽減及び安全運行の確保に努めます。

なお、情報提供を行うに当たっては、在留外国人及び訪日外国人にも対応するため、多言語案内体制の強化にも努めます。

(4) 大規模な事故等が発生した場合の適切な対応

国及び鉄軌道事業者における、夜間・休日の緊急連絡体制等を点検・確認し、大規模な事故等が発生した場合に、迅速かつ的確な情報の収集・連絡を行います。

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

なお、情報提供を行うに当たっては、在留外国人及び訪日外国人にも対応するため、多言語案内体制の強化にも努めます。

4 救急・救助活動の充実

鉄道の重大事故等に備え、避難誘導、救急・救助活動を迅速かつ的確に行うため、訓練の充実や鉄道事業者と消防機関、医療機関その他の関係機関との連携・協力体制の強化を図ります。

また、鉄道職員に対する、自動体外式除細動器（AED）の使用も含めた心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動を推進します。

長崎市交通安全対策会議条例

昭和46年7月16日

条例第14号

改正 昭和62年3月18日条例第2号
平成17年9月22日条例第57号
平成26年3月19日条例第3号
平成27年9月30日条例第40号
平成27年12月28日条例第56号
平成29年3月23日条例第13号
令和元年9月27日条例第64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、長崎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、次に掲げる事務をつかさどる。

- (1) 長崎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、長崎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。

(平26条例3・一部改正)

(会長及び委員)

第3条 会議は、会長及び委員19人以内で組織する。

- 2 会長は、市長をもって充てる。
- 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、次に掲げる者のいずれかのうちから市長が委嘱し、又は任命する。
 - (1) 国の関係地方行政機関の職員のうち、市長が定める職にある者
 - (2) 長崎県の部内の職員のうち、市長が定める職にある者
 - (3) 長崎県警察の警察官のうち、市長が定める職にある者
 - (4) 長崎市議会議員
 - (5) 長崎市教育長、長崎市消防局長その他長崎市の職員のうち、市長が定める職にある者
 - (6) 市民
- 6 市長は、前項第6号に掲げる委員の選任に当たっては、公募の方法により、こ

れを行うものとする。

(平26条例3・平27条例40・令元条例64・一部改正)

(任期)

第4条 委員の任期は、次のとおりとし、再任されることを妨げない。

(1) 前条第5項第1号から第3号まで、第5号及び第6号に掲げる者のうちから委嘱され、又は任命された委員 2年

(2) 前条第5項第4号に掲げる者のうちから委嘱された委員 その職にある期間

2 委員が欠けた場合における補欠の委員の任期は、前任者の残任期間とする。

3 前条第5項第1号から第3号まで及び第5号に掲げる者のうちから委嘱され、又は任命された委員が、それぞれ同項の相当規定に該当する者でなくなつたときは、第1項第1号及び前項に定める任期中であつても、当該委員の委嘱又は任命は解かれたものとする。

4 第1項第1号の規定にかかわらず、委員の任期については、委嘱又は任命の際現に委員である者の任期満了の日を勘案し、必要があると認めるときは、2年を超えない期間とすることができる。

(平27条例40・全改、平29条例13・令元条例64・一部改正)

(特別委員)

第5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。

(昭62条例2・平17条例57・一部改正、平26条例3・旧第4条繰下)

(幹事)

第6条 会議に、幹事19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。

(平26条例3・旧第5条繰下・一部改正)

(庶務)

第7条 会議の庶務は、市民生活部において処理する。

(平26条例3・追加、平27条例56・一部改正)

(議事等)

第8条 この条例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、会長が会議に諮つて定める。

(平17条例57・一部改正、平26条例3・旧第6条繰下)

附 則

この条例は、公布の日から施行する。

附 則 (昭和62年3月18日条例第2号)

この条例は、昭和62年4月1日から施行する。

附 則 (平成17年9月22日条例第57号)

この条例は、平成17年10月1日から施行する。

附 則 (平成26年3月19日条例第3号)

(施行期日)

1 この条例は、平成26年7月1日から施行する。

(準備行為)

2 公募の方法による委員の選任に関し必要な手続は、この条例の施行前においても行うことができる。

附 則 (平成27年9月30日条例第40号) 抄

(施行期日)

1 この条例は、公布の日から施行する。

(委員の任期の特例)

3 この条例の施行の日前に委嘱され、又は任命された次の各号に掲げる委員の任期は、市長が別に定める。

(1)及び(2) 略

(3) 第7条の規定による改正前の長崎市交通安全対策会議条例第3条第5項第1号から第3号まで及び第5号に掲げる者のうちから委嘱され、又は任命された委員

附 則 (平成27年12月28日条例第56号) 抄

(施行期日)

1 この条例は、平成28年4月1日から施行する。

附 則 (平成29年3月23日条例第13号) 抄

(施行期日)

1 この条例は、公布の日から施行する。

(経過措置)

2 この条例の施行の際現にこの条例による改正前のそれぞれの条例の相当規定により委嘱され、又は任命された委員等は、この条例による改正後のそれぞれの条例の相当規定により委嘱され、又は任命された委員等とみなす。

附 則（令和元年 9 月 27 日 条例第 64 号）
この条例は、公布の日から施行する。

第11次長崎市交通安全計画

令和4年度～令和7年度

作成 長崎市交通安全対策会議

令和4年4月発行

編集・発行 長崎市市民生活部自治振興課

TEL 095-829-1211

FAX 095-829-1233