

第4次嘉麻市交通安全計画

令和3年度～令和7年度



飲酒運転は、絶対しない！させない！許さない！

そして、見逃さない！

嘉麻市

まえがき

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月に制定された交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）に基づき、第3次嘉麻市交通安全計画を作成し、市、関係機関・団体そして地域と一体となり、市民の理解と協力を得ながら、様々な交通安全対策を強力に実施してきました。

1市3町の合併後15年間の交通事故発生件数は、平成18年の290件をピークに減少傾向であり、市、関係機関・団体そして地域のみならず市民を挙げた努力がみのりつつあるものと考えられます。

しかし、現状の車社会の中で急激な高齢化の進展及び通学時の子どもの悲痛な交通事故を考えれば、再び事故件数が増加に転じる可能性もあり、楽観視はできないところです。

このような状況から、交通事故の防止は、従来にも増して、国、県、市町村及び関係機関・団体、更には市民一人ひとりが、全力を挙げて取り組まなければならない緊急かつ重要な課題であり、人命尊重の理念のもとに、未就学児の子どもから高齢者の安全で安心して暮らせる交通事故のない嘉麻市を目指して、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ねばなりません。

この交通安全計画は、第11次福岡県交通安全計画が策定されたことを受け、現在の嘉麻市の交通事故等の状況を踏まえ、陸上交通の安全に関し、令和3年度から7年度までの5年間に講ずるべき交通安全に関する施策の大綱を定めたものであり、関係機関・団体等が緊密な連携を保ち、本市の交通実態に即した効果的な交通安全施策を推進していくものです。

目 次

	頁
第1章 計画の基本的な考え方	4
第2章 道路交通の安全	6
第1節 道路交通事故のない社会を目指して	6
第2節 道路交通安全についての目標	6
I 道路交通事故の現状と今後の見通し	6
1 全国の発生状況	6
2 福岡県の発生状況	7
3 嘉麻市の発生状況	7
4 嘉麻市の近年の交通事故の特徴	8
5 道路交通事故の見通し	8
第3節 第4次交通安全計画における目標	9
1 第3次交通安全計画の目標達成状況	9
2 第4次交通安全計画の目標	9
第4節 道路交通安全についての対策	1 1
I 今後の道路交通安全対策を考える視点	1 1
1 高齢者及び子どもの交通事故防止	1 1
2 歩行者及び自転車の安全確保と違法意識の向上	1 2
3 飲酒運転の撲滅	1 2
4 生活道路及び幹線道路における安全確保	1 3
5 シートベルトとチャイルドシート等の着用の徹底及び先進技術の活用	1 3
第3章 講じようとする施策	1 4
第1節 高齢者の交通事故防止	1 4
1 道路・交通安全施設等の整備	1 4
2 高齢者の特性に応じた効果的対策の推進	1 4
3 教育・啓発の推進	1 4
第2節 歩行者及び自転車の安全確保	1 6
1 事故防止対策の推進	1 6

2 教育・啓発の推進	1 6
3 歩行者・自転車に対する保護の推進	1 8
第3節 飲酒運転の撲滅	1 8
1 飲酒運転撲滅に向けた規範意識の確立	1 8
2 交通指導取締りの強化	1 9
第4節 生活道路及び幹線道路における安全確保	2 0
1 生活道路等における人優先の安全・安心な通行のための環境の整備	2 0
2 事故防止対策の推進	2 1
3 教育・啓発の推進	2 1
4 その他の道路交通環境の整備	2 2
第5節 シートベルトとチャイルドシート等の着用の徹底	2 2
1 後部座席を含めたすべての座席における着用意識の普及啓発	2 2
2 交通指導取締りの強化	2 3
第6節 暴走族対策の強化	2 4
1 暴走族追放気運の高揚、青少年の指導の充実	2 4
2 暴走行為をさせないための環境づくり	2 4
3 不正改造車の排除	2 4
第7節 踏切道における交通の安全	2 4
1 踏切保安設備の整備	2 5
2 その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置	2 5
第8節 冬期間の交通事故防止	2 5
1 スリップ事故防止等のための啓発の推進	2 5
2 道路環境の整備	2 5
3 雪道の交通安全確保のための規制の実施	2 6
第9節 救助・救急活動の充実	2 6
1 救助・救急体制の整備	2 6
2 心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動の推進	2 6
第10節 被害者支援の推進	2 6
参考資料	2 7

第1章 計画の基本的な考え方

近年では、未就学児を始めとする子どもが関係する交通事故や高齢運転者による交通事故が後を絶ちません。そのため、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が一層求められており、安全施策の深化と衝突被害軽減ブレーキ等の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を講じていく必要があります。

このような観点から、嘉麻市では福岡県の交通安全計画に基づき、「人命尊重」の理念に基づいた交通事故のない社会を目指し、「人優先」の交通安全思想を基本とした施策を継続的に推進し、年齢や障がいの有無等に関わりなく安全に安心して暮らせる「共生社会」を構築するものとします。

人に関する交通安全対策としては、交通機関の安全確保のため、運転する人の知識・技能の向上等を図り、歩行者等の安全な移動を確保するため、交通安全意識の徹底、指導の強化等を図ります。

また、市民一人ひとりの交通安全意識の高揚を図るため、交通安全に関する教育、普及啓発活動を推進します。

交通環境に関する交通安全対策としては、ヒューマンエラーが事故に結び付かないように、新技術の活用とともに、高い安全水準を常に維持させるための措置を講じ、必要な検査等を実施し得る体制の充実等を図ります。

交通環境の整備に当たっては、人優先の考えのもと、人間自身の移動空間と自動車等接触の危険を排除する施策を充実させます。

また、道路交通においては、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において、歩道の整備を積極的に実施します。その際には、高齢化等の社会情勢の変化を踏まえるとともに、地震等に対する防災の観点にも適切な配慮を行います。

交通事故防止のためには、国、県、市、関係機関・団体だけでなく、市民一人ひとりが連携・協力のもとに施策を推進することが重要であり、適切な施策を総合的に推進します。

【豊かな自然と共生する環境のまちづくり】

安心・安全確保のまちづくり

人命尊重の理念を基本に、究極的には、交通事故のない社会を目指す。



第4次交通安全計画における目標

令和7年までに年間の交通事故死者数をゼロにするるとともに、年間の交通事故発生件数を100件以下にして、死傷者数を確実に減少させることを目指す。

＜高齢者の交通事故防止＞における目標＞

交通事故発生に占める高齢者の割合を30パーセント以下にする。

＜シートベルト着用の徹底＞における目標＞

全座席シートベルトの着用率を100パーセントにする。

＜歩行者及び自転車の安全確保＞における目標＞

歩行者及び自転車乗用中の死亡者数をゼロとする。

＜飲酒運転の撲滅＞における目標＞

飲酒運転による交通事故件数をゼロにする。



＜視点＞

- 高齢者及び子どもの交通事故防止
- 歩行者及び自転車の安全確保
- 飲酒運転の撲滅
- 生活道路及び幹線道路における安全確保
- シートベルトやチャイルドシート等のほか先進技術の活用

＜講じようとする施策＞

- 高齢者の交通事故防止
- 歩行者及び自転車の安全確保
- 飲酒運転の撲滅
- 生活道路及び幹線道路における安全確保
- シートベルトとチャイルドシート等の着用の徹底
- 暴走族対策の強化
- 踏切道における交通の安全
- 冬期間の交通事故防止
- 救助・救急活動の充実
- 被害者支援の推進

第2章 道路交通の安全

第1節 道路交通事故のない社会を目指して

安全で安心な交通社会を実現するには、すべての人々が相互理解と思いやりを持って行動する共生の社会の形成を図ることが必要です。

また、人命尊重の理念に基づき、道路交通事故のない社会を目指して、市民一人ひとりがそれぞれの立場から交通安全に向けて行動することが必要です。

そのために、次の事項を重点的に実施していきます。

- 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り組みを図ります。
- 交通社会に参加するすべての市民が、交通安全に留意するとともに、それぞれの立場で、より一層交通安全対策を充実します。
- 人優先の交通安全思想のもと、歩道の整備等により歩行者の安全確保を図ります。
- 地域の交通事情等を踏まえ、それぞれの地域における活動を強化していくことが重要であり、行政、学校、家庭、職場、団体、企業等が役割分担しながら連携を強化していきます。

第2節 道路交通安全についての目標

I 道路交通事故の現状と今後の見通し

1 全国の発生状況

全国の交通事故死者数は、昭和45年に16,765人を数えましたが、以後減少に向かい、昭和54年には、8,466人とほぼ半減しました。その後再び増勢に転じ、平成4年には11,452人に達しましたが、翌年から再び減少傾向に転じ、平成14年には8,396人と減少し、以後減少傾向を示し、令和2年には2,839人にまで減少しました。また、交通事故の発生件数と負傷者数についても、平成16年以後減少傾向を示し、令和2年中の発生件数は、309,000件、負傷者数は、368,601人にまで減少しました。

2 福岡県の発生状況

福岡県内における交通事故死者数は、平成26年から2年連続で増加し、平成27年は152人となりましたが、平成28年以降は減少に転じ、令和2年は91人となりました。

また、発生件数にあつては、平成26年から7年連続で減少し、令和2年には21,495件となりました。

飲酒運転による交通事故の発生件数は、平成30年中144件、令和元年中133件と高止まりの状況で推移していたものの、令和2年中は111件と統計が残る昭和40年以降最小となりました。しかしながら、依然として違反者の約8割が高濃度のアルコールを体内に保有した状態で運転しているなど、酒の影響があることを十分に認識しながら運転する悪質なドライバーが数多く存在していることがうかがわれることから、引き続き、各種取組を効果的に推進する必要があります。

3 嘉麻市の発生状況

嘉麻市の過去5年間の交通事故発生件数は、次表に示すとおりとなっています。

平成28年と比較して令和2年の交通事故の状況は、全体発生件数が112件と減少しています。

また、高齢者等のいわゆる交通弱者の交通事故による発生割合が発生件数に対して、平成28年から約3.6ポイント増加し、約42パーセントを示しています。

市内交通事故発生状況(平成28年から令和2年) (単位:件、人)

年次	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
発生件数	185 (71)	171 (69)	129 (58)	120 (49)	112 (47)
死者数	5 (5)	1 (1)	0 (0)	4 (3)	1 (0)
傷者数	258 (44)	251 (61)	173 (44)	179 (40)	140 (37)

() 内の数字は、高齢者関連における発生件数及び死傷者数です。

4 嘉麻市の近年の交通事故の特徴

市内の交通事故の特徴は、次のとおりです。

- ① 高齢者の死者数は、令和2年はゼロでしたが過去5年間でみると9人で、全死者数の81.8パーセントと高い割合を占めています。
- ② 子どもの交通事故発生件数は、6件で全体の5.3パーセント（県内3.3パーセント）ではありますが、少子化の進展を踏まえた対策が必要です。
- ③ 状態別の交通事故発生件数では、歩行者関連が10件で全体の8.9パーセント（県内11.4パーセント）を占めています。
- ④ 自転車による交通事故発生件数は、8件で全体の7.1パーセント（県内15.2パーセント）を占めています。
- ⑤ 飲酒運転による交通事故発生件数は、令和2年はゼロでしたが県内でみると111件で全国ワースト7位となっています。
- ⑥ 生活道路（車道幅員5.5メートル未満の道路）における交通事故発生件数は、25件で全体の22.3パーセント（県内15.9パーセント）を占めています。

5 道路交通事故の見通し

県内の道路交通を取り巻く状況は、経済社会情勢の動向に伴い、今後複雑に変化すると見込まれ、特に新型コロナウイルス感染症の直接・間接の影響が、様々な課題や制約を生じ、県民のライフスタイルや交通行動への影響を及ぼすことが予想され、将来の交通事故の発生状況については正確に見極め難いところです。嘉麻市では、高齢者の交通事故による死者数が過去5年間でみると9人で、全死者数の81.8パーセントと高く、高齢者の運転免許保有者の増加に伴い、高齢者が加害者となる交通事故が全交通事故に占める割合も上昇傾向にあります。

このことを受け、今後は高齢社会の進展に伴い、交通事故死者に占める高齢者の割合が一層高くなること等が予想され、高齢者の交通安全対策や支援策が課題となっています。

第3節 第4次交通安全計画における目標

1 第3次交通安全計画の目標達成状況

○第3次の計画の目標

平成32年までに年間の交通事故死者数をゼロにするとともに、年間の交通事故発生件数を190件以下にして、死傷者数を確実に減少させることを目指します。

交通安全計画による様々な施策の推進や自動車の安全性の向上などにより、県内における交通事故による24時間死者数は、平成14年以降の減少傾向から、平成26年、27年と2年連続で増加したものの、平成28年以降は再び減少傾向となり、令和元年には100人を切り、令和2年には91人となりました。また、発生件数にあっては、平成26年から連続で減少し、令和元年には30,000件を下回り、令和2年には21,495件となりました。

一方で、飲酒運転による交通事故の発生件数は、平成28年以降増加、減少をくり返しながらも、令和2年は111件と令和元年より減少しました。

本市の第3次の計画における年間の死傷者数については、平成28年及び令和元年に増加したものの、平成28年と比較して令和2年は-122人となっています。その反面、令和2年の交通事故死者数は1人だったため、交通事故発生件数は112件と、発生件数190件以下の目標は達成できましたが、交通事故死者数0人は目標を達成することができなかったことから、より一層対策を推進する必要があります。

2 第4次交通安全計画の目標

【計画目標】

令和7年までに年間の交通事故死者数をゼロにするとともに、年間の交通事故発生件数を100件以下にして、死傷者数を確実に減少させることを目指します。

(1) 「高齢者の交通事故防止」における目標

令和7年までに交通事故発生に占める高齢者の割合を30パーセ

ント以下にすることを目指します。

令和2年の交通事故発生件数に対する高齢者の交通事故による発生割合は約42パーセントで、平成28年の約38パーセントに比べると増加しています。また、高齢運転者による事故の増加が懸念されることから、今後もさらに対策を推進します。

(2) 「シートベルト着用の徹底」における目標

令和7年まで全座席シートベルトの着用率を100パーセントにすることを目指します。

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るための広報活動を行い、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っていきます。

(3) 「歩行者及び自転車の安全確保」における目標

令和7年まで歩行者及び自転車乗用中の交通事故による死亡者数をゼロとすることを目指します。

歩行者と自転車乗用中の安全確保のために、歩行者及び自転車の安全で快適な通行のための環境整備、事故防止のための道路使用・占有の適正化や違法駐車対策を実施するとともに、身近な道路の安全性を高めるための交通安全教育等の充実を図り、歩行者及び自転車乗用中の交通事故による死亡者数のゼロを目指します。

(4) 「飲酒運転の撲滅」における目標

令和7年までに飲酒運転による交通事故件数をゼロとすることを目指します。

飲酒運転撲滅の取り組みを更に推進するため、地域、職場等への飲酒運転の危険性や実態の広報啓発やハンドルキーパー運動の普及啓発等を図っていきます。

以上の計画目標を達成するために、市は、警察署、関係機関、団体などと連携を図りながら、市民の理解と協力のもと、交通事故撲滅のための各種対策を総合的に推進します。

第4節 道路交通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、道路交通事故の発生件数並びに交通事故による死者数及び負傷者数が減少していることをかんがみると、これまでの交通安全計画に基づき実施されてきた施策には一定の効果があつたものと考えられます。
- 今後は、従来の交通安全対策を基本としつつ、経済社会情勢や交通情勢の変化等に対応し、実際に発生した交通事故に関する情報の収集や分析を充実させ、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施策を推進します。
- さらに、今後の対策の実施に当たっては、次の視点を重視して推進していくことが必要です。

1 高齢者及び子どもの交通事故防止

- (1) 今後も高齢化が急速に進むことを踏まえて、きめ細かな交通安全対策を推進することにより、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す。
- (2) 高齢者の交通事故防止は、高齢者の歩行（自転車利用者を含む。）と自動車の運転のそれぞれの特性を理解した上で対策を講じます。
特に、自動車の運転については、今後大幅に増加することが予想されることから、対策の強化が課題となります。
- (3) 高齢者の交通事故を未然に防ぐため、高齢者運転免許証自主返納支援事業により免許返納を促し、公共交通機関の利用推進を図っています。
- (4) 高齢者の事故防止を図るためには、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、交通安全活動を実施することや、高齢者の事故が居住地の近くで多発していることから、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す。
- (5) 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、子どもを交通事故から守る観点からの交通安全対策を一層推進することが必要です。

2 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上

- (1) 安全で安心な交通社会の実現を図るためには、歩行者の安全を確保することが必要不可欠です。

特に、高齢者や子どもにとって、身近な生活道路の安全性を高めることがより一層求められています。

そのため、人優先の考えのもと、未就学児を中心に子どもが日常的に集団で移動する経路、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において歩道の整備、横断歩道の設置や適切な管理を始め、安全・安心な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ことが必要です。

- (2) 令和2年の市内の自転車の死者数は0人ではありますが、福岡県内の交通事故負傷者数に占める自転車の割合は11.7パーセントを占めています。

自転車は自動車と衝突した場合に被害を受ける反面、歩行者と衝突した場合は加害者となるため、自転車の走行空間の確保を進めるとともに、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ことから交通安全教育等の充実を図ることが必要です。

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交通事故が発生したことを契機に、飲酒運転撲滅の気運が高まり、県内の飲酒運転事故は大きく減少しました。

しかし、平成21年には増加に転じ、平成22年には前年比41件増の337件と、全国ワースト1の発生件数となりました。その後、粕屋町で高校生2人が犠牲になった飲酒運転事故や福岡県飲酒運転撲滅運動の推進に関する条例の制定を背景に減少を続け、令和2年には統計の残る昭和40年以降最少となる111件となりましたが、いまだ飲酒運転の撲滅には至っていません。

飲酒運転撲滅の誓いのもと、様々な主体により飲酒運転撲滅の取組を強力に推進するとともに罰則の強化が図られてきたにもかかわらず、飲酒運転による交通事故が無くならないことは憂慮すべきことです。

飲酒運転事故は、被害者やそのご家族だけでなく、加害者本人と周りの多くの人々に悲しみ、苦しみをもたらします。

このため、飲酒運転に対する交通指導取締りの強化を行うことはもとより、悪質な飲酒運転者を道路交通の場から排除するとともに、運転者のみならず、周辺で飲酒運転を助長し、容認している者に対する捜査を徹底してその責任を厳しく追及するなど、飲酒運転の撲滅に向けた取組を推進します。

4 生活道路及び幹線道路における安全確保

- (1) 市内における車道幅員別の交通事故発生については、単路で幅員5.5メートル以上9.0メートル未満の道路が、全体の約44.9パーセントを占めています。さらに、交差点については、全体の約51.7パーセントが交差点で事故に遭遇しています。

このため、引き続き自動車の速度抑制を図るための道路交通環境の整備、幹線道路を通行すべき自動車が生活道路へ流入することを防止するための交通安全対策、警察へ交通指導取締りの要請、生活道路における安全な走行方法の普及等を一層推進することが必要です。

- (2) 交通事故が多発する道路・場所における対策については、交通事故の発生原因や時間帯、場所、件数などの事故データに基づく対策を実施し、その効果を評価し、次の対策の効果が向上するよう努めることが必要です。

5 シートベルトとチャイルドシート等の着用の徹底及び先進技術の活用

自動車乗車中の死者のうち、シートベルト未着用のために死亡事故に結びついている場合があります。

このため、交通指導取締り強化を推進するとともに、交通安全教育や広報活動を通じて、すべての座席でのシートベルトとチャイルドシート等の着用の徹底を図ることに加え、衝突被害軽減ブレーキを始めとした先端技術の活用により交通事故の被害軽減を図ることが必要です。

第3章 講じようとする施策

第1節 高齢者の交通事故防止

1 道路・交通安全施設等の整備

高齢者、身体障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律に基づき、障がい者・高齢者の利用が多い公共的施設（官公庁、公共交通機関の施設、病院等）周辺道路においても、障がい者や高齢者などが安心して通行できるよう、道路・交通安全施設等の整備に努めます。

2 高齢者の特性に応じた効果的対策の推進

高齢者が関与する交通事故の発生状況等について調査分析を行うとともに、高齢者の身体特性あるいは行動特性を加味し、衝突被害軽減を目的とした自動ブレーキ搭載車の乗り換えやこれらの分析結果を踏まえた総合的な交通事故防止対策を関係機関・団体と連携して推進・広報を実施していきます。自動ブレーキ等先端技術活用補助については、国や県、近隣市町村の動向を注視し、実施を検討します。

3 教育・啓発の推進

(1) 高齢者に対する交通安全教育の充実

ア 参加・体験・実践型交通安全教育の推進

高齢者の自動車の運転に関する交通安全教育は、交通安全協会の主催により自動車学校の協力を得て、年2回の高齢者体験型交通教室を開催しています。

この教室は、加齢に伴う身体機能の変化が道路交通における行動（道路横断、危険回避のための安全確認等）に及ぼす影響等について理解を深めるために行う事業で、今後も引き続き事業の継続を図って行きます。

さらに、交通安全協会による交通安全教室が各地域で開催され定着化していますので、引き続き実施するとともに、この事業が地域の交通安全活動の盛り上がりにも寄与するよう努めます。

イ 反射材の普及促進

夜間の交通事故を防止するためには、全年齢層にわたる歩行者や

自転車利用者が反射材を活用して自らの視認性を高めることが必要ですが、特に高齢者が夕暮れから夜間にかけて道路を横断中に交通事故に遭うケースが多いことから、市・警察・交通安全協会の3団体を軸に、老人クラブ・PTA連合会・ライオンズクラブ等の諸団体と連携し、反射材用品の普及促進に取り組むほか、参加・体験・実践型教育により、反射材の自発的な活用の促進に取り組みます。

(2) 地域・家庭ぐるみの交通安全運動の推進

地域・家庭ぐるみで、子どもから大人、そして高齢者まで社会全体が高齢者を交通事故から守るという風潮を生み出し、総合的な交通安全思想の普及促進を図るために次の取り組みを行います。

ア 市民参加型としての交通安全運動の充実

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、重点、実施計画について広く市民に周知し、市民参加型の交通安全運動等の推進を図るとともに、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、効果的な運動を推進します。

イ 重点としての積極的取組み

交通安全運動等実施の際に、高齢者の交通事故防止を運動の重点として積極的に取り上げ、広く市民に周知するとともに、交通安全指導員、関係機関・団体、地域住民等と一体となって、高齢者の交通事故防止に取り組めます。

(3) 安全意識・保護意識の啓発強化

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に使用するよう広報啓発を図ります。さらに、市民に対し、これら高齢者マークを付けた車両に対する保護意識の醸成に努めます。また、自動車等の運転に不安を感じ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ります。

第2節 歩行者及び自転車の安全確保

1 事故防止対策の推進

歩道が確保されていない通学路には、車両の時間帯通行規制が行われているところもあるが、教育委員会・警察署・その他関係機関と嘉麻市通学路交通安全プログラムに基づき連携をとりながら児童・生徒の通学の安全を図ります。

幅員の狭い道路に大型車が進入することによって歩行者の安全が阻害され、または交通渋滞を招く道路においては、関係機関で合同点検を行い、歩道や道路標識、信号機の整備等で円滑な交通を維持するよう努めます。

2 教育・啓発の推進

(1) 効果的交通安全教育の推進

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、各年齢層の特徴をとらえた参加・体験・実践型の交通安全教育を積極的に実施します。

ア 幼児に対する交通安全教育

幼稚園・保育所・認定こども園において、紙芝居等の視聴覚教材などを通して、わかりやすい交通ルールやマナーを幼児に学習・習得させるよう努め、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動作と知識を習得させ、あわせて家庭における適切な指導、交通安全についての話し合い等が行われるよう保護者に対する交通安全講習会等の実施に努めるとともに、広報啓発活動を推進します。

イ 児童・生徒に対する交通安全教育

小学校では、授業に交通安全教育を取り入れ、歩行者及び自転車利用者として必要な技能と知識を習得させるとともに、道路及び交通の状況に応じて、安全に道路を通行するために、道路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・能力を育成します。

中学校では、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心遣いを育成します。

ウ 高校生に対する交通安全教育

高等学校では、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の責任をもって行動することができるような健全な社会人としての意識・態度を育成します。

エ 成人に対する交通安全教育

自動車等の安全運転の確保の観点から、免許取得時及び免許習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を推進します。

オ 高齢者に対する交通安全教育

高齢者に対する交通安全教育は、運転免許の有無等により、交通行動や危険認識、交通ルール等の知識に差があることに留意しながら、加齢に伴う身体機能の変化が及ぼす影響や、運転者側から見た危険行動を理解させるとともに、道路及び交通の状況に応じて安全に道路を通行するために必要な実践的スキル及び交通ルール等の知識を習得させることを目標とします。

(2) 安全運転の意識啓発

自動車の運転者に対する交通安全の再教育は、公安委員会に委ねるところですが、日常的な交通安全街頭指導や交通安全運動期間中におけるセーフティーステーションの取り組み等によって、安全運転をあらためて呼びかけ、理解を求めることにより安全運転の確保を図ります。

(3) 自転車の安全利用の推進

ア 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の周知を図ります。

イ 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、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。

具体的には、薄暮から夜間にかけて、多発傾向にある自転車の交通事故を防止するため、灯火の取付けの徹底と反射器材の普及促進を図るとともに、走行中の傘の利用禁止などを含め「自転車安全利用五則」の周知・啓発に努めます。特に自転車の歩道通行時におけるルールやスマートフォン等の操作や画面を注視しながらの乗車、イヤホン等を使用しての乗車の危険性等についての周知、徹底を図ります。

ウ 自転車損害賠償保険等への加入が義務化されたことを踏まえ、関係事業者の協力を得つつ、市民の損害賠償責任保険等への加入を広報・促進します。

(4) 広報・普及活動の強化

歩行者や自転車の交通ルールについて理解を深めるため、交通安全の広報に当たっては、広報紙をはじめ、ホームページやウェブサイト、SNS等の各種媒体を活用するほか、家庭、学校、職場、地域等と一体となった広報キャンペーンの実施等を関係機関・団体を通じて積極的に推進します。

3 歩行者・自転車に対する保護の推進

(1) ライト早め点灯運動等の推進

日没時間の早まる秋季以降、夕暮れ時から夜間にかけて高齢者等が道路を歩行中に交通事故に遭う危険が高まることから、車両運転者に対し前照灯(ライト)の早め点灯の呼びかけを行うほか、前照灯のこまめな切り替えによる前方への意識集中を高める運転について推進を図ります。

(2) 歩行者妨害等違反の指導・取締り強化の働きかけ

横断歩道等を横断し、または横断しようとする歩行者、自転車利用者の通行を妨げる歩行者妨害等違反の指導・取締りの強化を警察機関に働きかけます。

第3節 飲酒運転の撲滅

1 飲酒運転撲滅に向けた規範意識の確立

(1) 交通安全運動での取組みの推進

交通安全運動の実施にあたっては、飲酒運転の撲滅について呼びかけるとともに、参加・体験・実践型の交通安全教室等の開催により、飲酒運転の危険性や飲酒事故の実態を周知し、飲酒運転の危険性について理解を深めるよう努めます。

(2) 広報・普及活動の強化

飲酒運転の危険性について理解を深めるため、飲酒運転による交通事故の実態等の周知に努めます。飲酒運転防止の広報にあたっては、広報紙をはじめ、ホームページやウェブサイト、SNS等の各種媒体を活用するほか、家庭、学校、職場、地域等と一体となった広報活動を実施するなど関係機関・団体を通じた広報を積極的に推進します。また、取組みを更に進めるため、関係機関・団体と連携したハンドルキーパー運動の普及啓発、飲酒運転撲滅条例の内容、中でも県民の通報努力義務の周知活動を推進するなど、地域、職域等における飲酒運転撲滅の取組みをさらに進め、「飲酒運転は絶対しない、させない、許さない」ことに加え、見逃さないという市民の規範意識の確立を図る。特に若年運転者層は、他の年齢層に比較して飲酒運転における死亡事故が高いなどの特性を有していることから、若年運転者層を始め、対象に応じたきめ細かな広報啓発を推進します。

(3) 自動車運送事業者の運行管理の強化

酒気帯び運転による事故の撲滅を図るために、安全運転管理連絡協議会が実施する安全運転管理者等講習会を通じて、安全運転管理者、運行管理者による運転者指導の促進を図ります。

(4) 常習飲酒運転者対策のための連携強化

アルコール依存症に関する広報啓発を行うとともに、飲酒運転の再発防止のため、常習飲酒運転者及び飲酒運転前歴者に対し、指導、教育その他必要な措置を講ずるよう関係機関に働きかけます。

2 交通指導取締りの強化

飲酒運転撲滅のための積極的な取締りを推進するとともに、飲酒運転周辺者三罪（車両等提供罪・酒類提供罪・同乗罪）を中心とした背後責任の事件捜査強化を警察機関に働きかけます。

第4節 生活道路及び幹線道路における安全確保

1 生活道路等における人優先の安全・安心な通行のための環境の整備

これまで一定の成果を挙げてきた交通安全対策は、主として「車中心」の対策であり、歩行者の視点から道路整備や交通安全対策は依然として十分とはいえず、また、生活道路への通過交通の流入等の問題も依然として深刻である。このため、地域の協力を得ながら、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において歩道を積極的に整備するなど、「人」の視点に立った交通安全対策を推進していく必要があります。

(1) 通学路等の歩道整備等の推進

歩道の整備に限らず、防護柵設置等の簡易な方法を含めて、安全・安心な歩行空間の確保に努めます。特に、幼稚園・保育所・認定こども園や小学校に通う幼児や児童の通行の安全を確保するため、スクールゾーンや歩道等の整備に努めます。

(2) 交通安全施設等整備事業の推進

ア 市街地など歩道等の整備が困難な地域においては、路側帯の確保や防護柵等の簡易な方法、防犯カメラ設置による交通事故抑制を含めて、安全・安心な歩行空間の整備を検討していきます。

イ 道路の新設・改善に当たっては、出来得る限り歩道を確保し、自動車と歩行者の交通分離を促進します。また、歩行者・自転車利用者の安全な通行を確保するため、最高速度30キロメートル毎時の区域規制等を前提とした「ゾーン30」を整備するなどの低速度規制を要望していきます。

ウ 年次的にカーブミラー・フェンス・道路標識・道路標示等の整備を行っていますが、国道・県道における同様の整備についても十分に調査を行い、県土整備事務所に積極的に働きかけます。

エ 今後も、横断者の多い交差点の信号機については、音響信号機の設置を県公安委員会に働きかけるとともに、特に公共施設の敷地内においては平坦性を確保する等、バリアフリー化を図ります。

オ 国道・県道・市道及び生活道路等が互いに接する交差点における交通安全確保のために交通安全信号機未設置の場所については、特に道路標示や標識表示などにより速度抑制の注意喚起を行うなど関係機関と連携して推進します。

2 事故防止対策の推進

(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、許可条件の順守、占用物件等の維持管理の適正化について指導します。

(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については、実態把握、強力な指導取締り推進によりその排除を行い、特に市街地については重点的にその是正を行います。

さらに、道路上から不法占用物件等を一扫するため、不法占用等の防止を図る啓発活動を積極的に行います。

(3) 効果的な交通規制の推進

ア 災害発生時における緊急避難路・輸送路等の交通路の確保については、警察署・消防署とも連携を図り、地域防災計画の中に盛り込んで迅速な対応が出来るよう万全を期します。

イ 違法駐車は、道路の渋滞のみならず、交通事故の大きな原因となります。さらには、消防活動や救急輸送の障害となるため、的確な規制や強力な取締まりを警察機関に働きかけます。

3 教育・啓発の推進

(1) 安全速度についての正しい理解の促進

規制速度の範囲内であっても、道路や交通の状況、天候や視界などを考慮して、交通事故が発生しない安全な速度で走行するという「安全速度」の考え方の正しい理解と定着化が図られるよう、交通安全教育及び各種広報媒体を活用した広報啓発に努めます。

(2) 交通安全意識・交通マナーの向上

二輪車・自動車の運転者に対しては、社会的責任の自覚、安全運転に必要な技能及び知識、特に危険予測・回避の能力の向上、交通事故被害者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・交通マナーの向上等に努めることが必要であります。

そのため、安全運転管理連絡協議会が実施する安全運転管理者等講習会や交通安全協会による交通教室やいきいき講習等を通して交

通安全意识や交通マナーの向上を目指します。

4 その他の道路交通環境の整備

- (1) 重大事故が発生した際は、速やかに現地の道路交通環境等の交通事故発生の変因について調査・分析を行い、発生変因に即した所要の対策を早期に講じて重大事故の再発防止に努めます。
- (2) 路面・路肩の損傷等、道路整備の不備に起因する事故防止のため、関係団体及び市民の協力を得ながら日常的な点検活動を行い、必要な措置を迅速に実施します。
- (3) 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、決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、およ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。

第5節 シートベルトとチャイルドシート等の着用の徹底

1 後部座席を含めたすべての座席における着用意識の普及啓発

(1) 交通安全教育を通じた着用意識の啓発

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た生涯にわたる学習を促進し、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あります。

学校、老人クラブ及び行政区等で実施する交通安全教育の場において各世代に対し、シートベルトの着用効果及び正しい着用方法について理解を求め、後部座席を含めたすべての座席におけるシートベルトの正しい着用について意識啓発を図ります。

(2) 交通安全運動での重点的取組の推進

交通安全運動等の重点として、後部座席を含めたすべての座席におけるシートベルトの着用及びチャイルドシート等の使用徹底について呼びかけるとともに、参加・体験・実践型の交通安全教室等の開催により、シートベルトとチャイルドシート等の着用効果及び正しい着用方法について理解を深めるよう指導します。

(3) 広報・普及活動の強化

ア 効果的な広報の実施

シートベルトとチャイルドシート等の着用効果及び正しい着用方法について理解を深めるため、交通安全の広報にあたっては、広報紙をはじめ、ホームページやウェブサイト、SNS等の各種媒体を活用し、家庭、学校、職場、地域等と一体となった広報啓発を推進します。

イ 後部座席を含めたすべての座席におけるシートベルト着用の推進

シートベルトの着用効果及び正しい着用方法について理解を求め、後部座席を含めたすべての座席におけるシートベルトの着用の徹底を図ります。

ウ チャイルドシート着用の広報啓発等

関係機関・団体と連携して、チャイルドシート等の着用効果及び正しい使用方法について広報啓発を推進するとともに、幼稚園・保育所・認定こども園等と連携して保護者等に対する実践指導を行うなどの正しい使用の徹底、及び新基準（i-Size）に対応したチャイルドシートの普及促進を図ります。

特に年齢が高くなるにつれて着用率が下がるので、その取組みの強化を図ります。

(4) 事業所に対する広報啓発の推進

安全運転管理者事業所等に対して、運転従事者のシートベルト着用の徹底が図られるように広報啓発を推進します。

2 交通指導取締りの強化

シートベルトの着用及びチャイルドシート等着用の義務違反について、街頭における交通指導取締りの徹底を警察機関に働きかけます。

第6節 暴走族対策の強化

暴走族による各種不法行為を未然に防止し、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、次の対策を強力に推進します。

1 暴走族追放気運の高揚、青少年の指導の充実

暴走族追放の気運を高揚させるため、広く市民の理解と協力を求めつつ、暴走族の実態が的確に広報されるよう努めるなど、広報活動を積極的に推進します。

また、青少年育成団体等と連携を図り、家庭、学校、職場、地域等において、青少年に対し暴走族に加入しないよう指導等を促進します。

2 暴走行為をさせないための環境づくり

暴走族及びこれに伴う群衆の集合場所として利用されやすい施設の管理者に協力を求め、暴走族等が集合できないような施設の管理改善等の環境づくりを推進するとともに、暴走族行為が常習的に敢行される道路について、関係機関と協議を実施し、分析に基づき、暴走行為ができない道路交通環境づくりを推進します。

また、暴走族に関して知り得た情報について、警察等の関係機関へ積極的に通報するとともに、指導取締りの強化を要請し、その推進を図ります。

3 不正改造車の排除

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、「不正改造車を排除する運動」等を通じ、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ます。

第7節 踏切道における交通の安全

本市における踏切事故は発生していないものの、踏切道における交通の安全を図るため、鉄道事業者などと連携を図りながら、踏切事故ゼロを目指します。

1 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施

踏切道の利用状況などを勘案して、必要に応じて踏切保安施設の整備を鉄道事業者に要請します。

2 その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置

踏切事故は、直前遮断、落輪などに起因するものが多いことから、運転者や歩行者など踏切横断者に対し、交通安全意識の向上及び踏切支障時における非常ボタンの操作などの緊急措置の周知徹底を図る必要があります。

このため、各種広報媒体を活用した広報啓発に努めます。

第8節 冬期間の交通事故防止

1 スリップ事故防止等のための啓発の推進

(1) スタッドレスタイヤの早期交換の推進

冬の時期になると、嘉麻峠など山間部においては積雪、路面凍結等により通行止めやチェーン規制、片側交互規制等の交通規制が行われます。

また、平地においても、年3、4回程度の積雪もあり、例年、スタッドレスタイヤに交換していない車のスリップ事故が多発することがあることから、運転者に対して早めにスタッドレスタイヤに交換するように関係機関と連携しながら広報啓発を推進します。

(2) 事業所に対する広報啓発の推進

安全運転管理者、運行管理者等に対して、冬期間の車両運用に当たっての車両整備（スタッドレスタイヤへの交換、タイヤチェーンなど）や運転従事者の冬道における安全運転についての意識付け（湿潤・凍結路面に対する警戒など）等の徹底が図られるように関係機関と連携しながら広報啓発を推進します。

2 道路環境の整備

冬季における円滑・快適で安全な交通を確保し、良好な道路環境を維持するため、橋梁などスリップ事故が多発する箇所を中心に、凍結防止剤の設置や効果的な散布による冬季路面管理の充実に努めます。

3 雪道の交通安全確保のための規制の実施

積雪及び凍結路面等による交通の危険を防止するため、道路管理者、警察署等による通行禁止等の交通規制を実施します。

第9節 救助・救急活動の充実

1 救助・救急体制の整備

交通事故による負傷者の救命を図り、その被害を最小限に抑えるため、救急輸送のための道路環境の整備を図るとともに、医療機関や消防機関と緊密な連携体制を図ります。

2 心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動の推進

交通事故現場での適切な応急手当により、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）の使用方法も含めた応急手当について、市職員や教職員をはじめ、市民に対して消防機関等が行う講習会等を通じて普及啓発を推進します。

第10節 被害者支援の推進

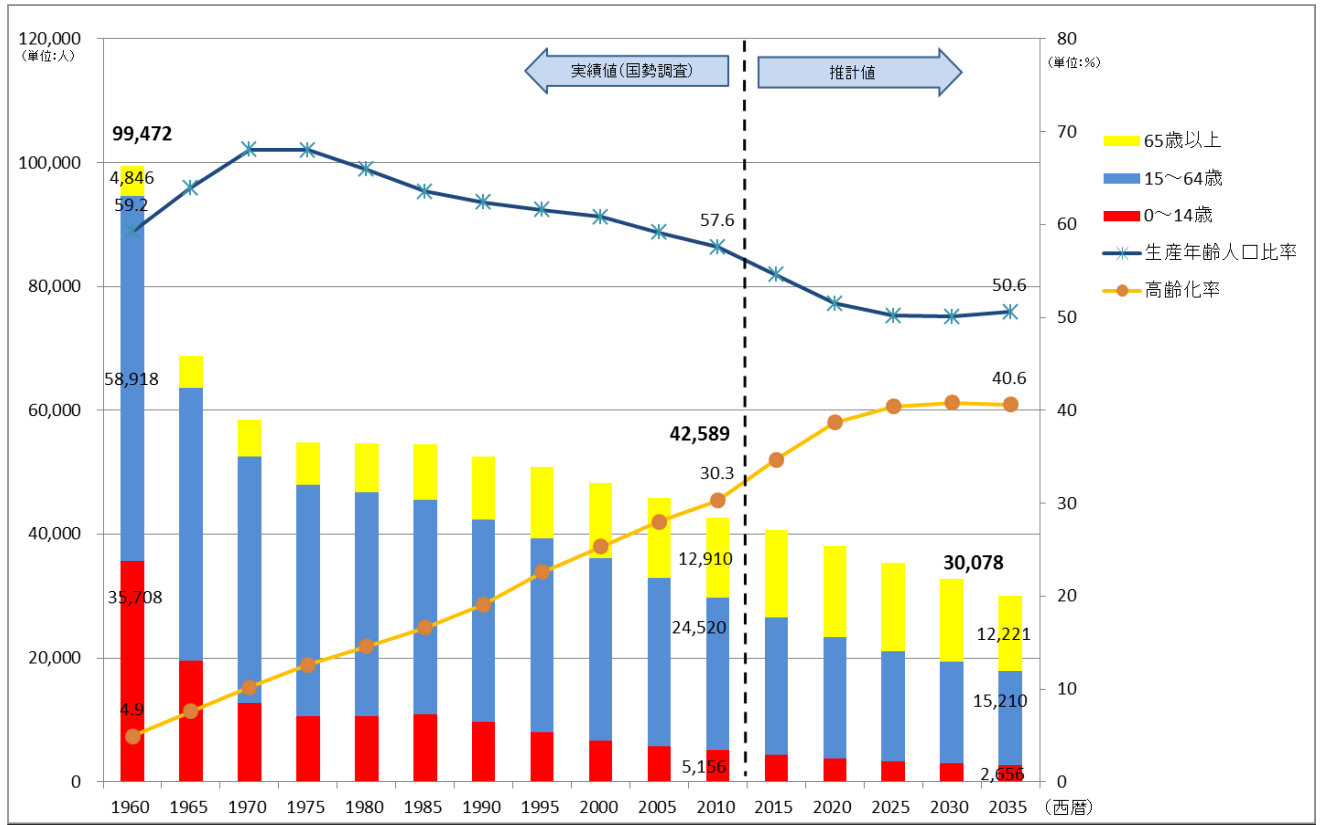
交通事故被害者等は、交通事故により多大な肉体的、精神的及び経済的打撃を受けたり、または、かけがえのない生命を絶たれたりするなど、大きな不幸に見舞われており、交通事故被害者を支援することが極めて重要であることから、犯罪被害者等基本法（平成16年法律第161号）等のもと、交通事故被害者等を支援関係部署や関係機関等へ速やかに引き継ぎます。

交通事故被害者は、損害賠償をはじめ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、県が運営する交通事故相談所や市相談窓口の活用の周知を図り、交通事故被害者等の救済のための各種支援措置が受けられるよう、関係機関との連携を図り、これらの活用、周知を図ります。

参 考 資 料

表 1	嘉麻市の人口の推移
表 2	嘉麻市の免許人口の推移
表 3	嘉麻市の交通事故発生状況の推移
表 4	令和 2 年交通事故発生状況
表 5	令和 2 年高齢者関連交通事故発生状況
表 6	令和 2 年子ども関連交通事故発生状況
表 7	令和 2 年歩行者関連交通事故発生状況
表 8	令和 2 年自転車関連交通事故発生状況
表 9	令和 2 年飲酒運転交通事故発生状況
表 1 0	市内の飲酒運転交通事故発生状況
表 1 1	令和 2 年車道幅員別交通事故発生件数
表 1 2	一般道におけるシートベルト着用率
表 1 3	6 歳未満のチャイルドシートの使用率
表 1 4	救急出動件数の推移

表1 嘉麻市の人口の推移



※2010年までは「国勢調査」、2015年以降は国立社研保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口（平成18年12月推計）」

(嘉麻市総合計画（後期基本計画）による)

表2 嘉麻市の免許人口の推移

(単位：人)

年次		平成30年	令和元年	令和2年
嘉麻市	男	13,037	12,784	12,555
	女	11,714	11,545	11,360
	計	24,751	24,329	23,915

(福岡県警察本部 交通年鑑による)

表3 嘉麻市の交通事故発生状況の推移 (単位：件、人)

市名	区分	平成21年	平成22年	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
嘉麻市	発生件数	219	215	224	212	199	209	203	185	171	129	120	112
	死者数	4	0	2	3	2	0	3	5	1	0	4	1
	傷者数	306	291	302	297	273	326	262	258	251	173	179	140

表4 令和2年交通事故発生状況

市区町村別	区分	発生件数		死亡事故発生件数		死者数		傷者数					
		(件)	前年比	増減率	(件)	前年比	増減率	(人)	前年比	増減率			
県合計		21,495	-5,441	-20.2%	91	-2	-2.2%	91	-7	-7.1%	27,575	-7,502	-21.4%
市部計		18,654	-4,731	-20.2%	74	-5	-6.3%	74	-9	-10.8%	23,687	-6,456	-21.4%
政令市計		10,663	-2,637	-19.8%	34	-1	-2.9%	34	-3	-8.1%	13,263	-3,615	-21.4%
その他の市計		7,991	-2,094	-20.8%	40	-4	-9.1%	40	-6	-13.0%	10,424	-2,841	-21.4%
嘉麻市		112	-8	-6.7%	1	-3	-75.0%	1	-3	-75.0%	140	-39	-21.8%
郡部計		2,580	-580	-18.4%	14	+2	16.7%	14	1	7.7%	3,442	-816	-19.2%
高速道路等		261	-130	-33.2%	3	+1	50.0%	3	1	50.0%	446	-230	-34.0%

表5 令和2年高齢者関連交通事故発生状況

市区町村別	区分	発生件数		死亡事故発生件数		死者数		傷者数					
		(件)	前年比	増減率	(件)	前年比	増減率	(人)	前年比	増減率			
県合計		7,032	-1,556	-18.1%	55	7	14.6%	53	-2	-3.6%	3,966	-1,085	-21.5%
市部計		6,122	-1,363	-18.2%	47	3	6.8%	46	-2	-4.2%	3,421	-955	-21.8%
政令市計		3,229	-696	-17.7%	26	4	18.2%	25	4	19.0%	1,691	-493	-22.6%
その他の市計		2,893	-667	-18.7%	21	-1	-4.5%	21	-6	-22.2%	1,730	-462	-21.1%
嘉麻市		47	-2	-4.1%	0	-2	-100.0%	0	-3	-100.0%	37	-3	-7.5%
郡部計		862	-194	-18.4%	7	3	75.0%	6	-1	-14.3%	509	-115	-18.4%
高速道路等		48	1	2.1%	1	1	-----	1	1	-----	36	-15	-29.4%

注) 発生件数は高齢者(65歳以上の者)が第1当事者又は第2当事者になった事故件数であり、死傷者数は第3当事者以下を含む高齢者すべての死傷者数です。

表6 令和2年子ども関連交通事故発生状況

区分	発生件数			死亡事故発生件数			死者数			傷者数		
	(件)	前 年 比	増 減 率	(件)	前 年 比	増 減 率	(人)	前 年 比	増 減 率	(人)	前 年 比	増 減 率
市区町村別												
県合計	704	-203	-22.4%	2	+1	+100.0%	2	±0	±0.0%	1848	-682	-27.0%
市部計	615	-189	-23.5%	2	+1	+100.0%	2	+1	+100.0%	1540	-609	-28.3%
政令市計	313	-103	-24.8%	0	-1	-100.0%	0	-1	-100.0%	790	-284	-26.4%
その他の市計	302	-86	-22.2%	2	+2	-----	2	+2	-----	750	-325	-30.2%
嘉麻市	6	-6	-50.0%	0	±0	-----	0	±0	-----	8	-23	-74.2%
郡部計	89	-13	-12.7%	0	±0	-----	0	-1	-100.0%	286	-58	-16.9%
高速道路等	0	-1	-100.0%	0	±0	-----	0	±0	-----	22	-15	-40.5%

注) 発生件数は子ども(中学生以下の者)が第1当事者又は第2当事者になった事故件数であり、死傷者数は第3当事者以下を含む子どもすべての死傷者数です。

表7 令和2年歩行者関連交通事故発生状況

区分	発生件数			死亡事故発生件数			死者数			傷者数		
	(件)	前 年 比	増 減 率	(件)	前 年 比	増 減 率	(人)	前 年 比	増 減 率	(人)	前 年 比	増 減 率
市区町村別												
県合計	2,454	-366	-13.0%	44	+10	+29.4%	47	+13	+38.2%	2,464	-395	-13.8%
市部計	2,189	-364	-14.3%	38	+7	+22.6%	41	+10	+32.3%	2,191	-393	-15.2%
政令市計	1,363	-228	-14.3%	21	+4	+23.5%	22	+5	+29.4%	1,358	-253	-15.7%
その他の市計	826	-136	-14.1%	17	+3	+21.4%	19	+5	+35.7%	833	-140	-14.4%
嘉麻市	10	-11	-52.4%	0	-3	-100.0%	0	-3	-100.0%	10	-9	-47.4%
郡部計	264	+3	+1.1%	6	+3	+100.0%	6	+3	+100.0%	272	+3	+1.1%
高速道路等	1	-5	-83.3%	0	±0	-----	0	±0	-----	1	-5	-83.3%

注1) 発生件数は歩行者が第1当事者又は第2当事者になった事故件数であり、死傷者数は第3当事者以下を含む歩行者すべての死傷者数です。

注2) 歩行者とは一般歩行者のほか、ローラースケートや車いす等の準歩行者も含まれますが、歩行者以外の道路上の人や道路外の人を含みません。

表8 令和2年自転車関連交通事故発生状況

区分 市区町村別	発生件数			死亡事故発生件数			死者数			傷者数		
	(件)	前 年 比	増 減 率	(件)	前 年 比	増 減 率	(人)	前 年 比	増 減 率	(人)	前 年 比	増 減 率
県合計	3,280	-788	-19.4%	9	-3	-25.0%	9	-3	-25.0%	3,214	-756	-19.0%
市部計	3,014	-730	-19.5%	7	-3	-30.0%	7	-3	-30.0%	2,953	-697	-19.1%
政令市計	1,935	-457	-19.1%	3	+1	+50.0%	3	+1	+50.0%	1,881	-435	-18.8%
その他の市計	1,079	-273	-20.2%	4	-4	-50.0%	4	-4	-50.0%	1,072	-262	-19.6%
嘉麻市	8	-4	-33.3%	0	±0	-----	0	±0	-----	8	-4	-33.3%
郡部計	266	-58	-17.9%	2	±0	±0.0%	2	±0	±0.0%	261	-59	-18.4%
高速道路等	0	±0	-----	0	±0	-----	0	±0	-----	0	±0	-----

注) 発生件数は自転車（駆動補助機付自転車を含む）が第1当事者又は第2当事者になった事故件数であり、死傷者数は第3当事者以下を含む自転車乗用中すべての死傷者数です。

表9 令和2年飲酒運転交通事故発生状況

区分 市区町村別	発生件数			死亡事故発生件数			死者数			傷者数		
	(件)	前 年 比	増 減 率	(件)	前 年 比	増 減 率	(人)	前 年 比	増 減 率	(人)	前 年 比	増 減 率
県合計	111	-22	-16.5%	4	-4	-50.0%	4	-4	-50.0%	162	-31	-16.1%
市部計	98	-19	-16.2%	3	-4	-57.1%	3	-4	-57.1%	143	-31	-17.8%
政令市計	52	-15	-22.4%	1	-3	-75.0%	1	-3	-75.0%	72	-35	-32.7%
その他の市計	46	-4	-8.0%	2	-1	-33.3%	2	-1	-33.3%	71	+4	+6.0%
嘉麻市	0	±0	-----	0	±0	-----	0	±0	-----	0	±0	-----
郡部計	13	±0	±0.0%	1	±0	±0.0%	1	±0	±0.0%	19	+5	+35.7%
高速道路等	0	-3	-100.0%	0	±0	-----	0	±0	-----	0	-5	-100.0%

注) 発生件数は原付以上の運転者（第1当事者）が飲酒していた事故件数（基準以下を含む）であり、死傷者数はその事故によるすべての死傷者数です。

表10 市内の飲酒運転交通事故発生状況 (単位:件、人)

年次	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
発生件数	2	1	2	0	0
死者数	1	0	0	0	0
傷者数	2	2	4	0	0

表11 令和2年車道幅員別交通事故発生件数

車道幅員分	合計(件)	単路等(※1)							交差点(※2)				一般交通の場所	
		単路等計	3.5m未満	3.5m以上5.5m未満	5.5m以上9.0m未満	9.0m以上13.0m未満	13.0m以上19.5m未満	19.5m以上	交差点計	5.5m未満	5.5m以上13.0m未満	13.0m以上		
市区町村別														
県合計	21,495	11,895	424	927	5,336	2,944	1,683	581	8,084	2,077	4,177	1,830	1,516	
市部計	18,654	10,196	400	819	4,395	2,564	1,508	510	7,147	1,831	3,618	1,698	1,311	
政令市計	10,663	5,846	192	466	1,970	1,699	1,099	420	4,114	999	1,776	1,339	703	
その他の市計	7,991	4,350	208	353	2,425	865	409	90	3,033	832	1,842	359	608	
嘉麻市	112	48	0	3	42	3	0	0	57	22	34	1	7	
郡部計	2,580	1,447	20	96	858	298	127	48	936	246	558	132	197	
高速道路等	261	252	4	12	83	82	48	23	1	0	1	0	8	

(※1) 単路等には交差点付近及び踏切を含みます。

(※2) 交差点の車道幅員は第1当事者の進入道路を基準としています。

(以上、表3から表11までは福岡県警察本部 交通年鑑による)

表12 一般道におけるシートベルト着用率 (単位:パーセント)

		平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
全国	運転手	98.5	98.6	98.8	98.8	99.0
	助手席	94.9	95.2	95.9	95.9	96.5
	後部座席	36.0	36.4	38.0	39.2	40.3
福岡県	運転手	98.6	99.1	99.2	99.5	99.4
	助手席	93.3	97.0	97.2	98.0	98.6
	後部座席	45.5	32.0	37.3	42.1	31.9

(警察庁及び一般財団法人日本自動車連盟の合同調査による)

表13 6歳未満のチャイルドシートの使用率 (単位：パーセント)

	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
全国	64.2	64.1	66.2	70.5	調査未実施
福岡県	63.5	65.8	73.2	71.2	調査未実施

(警察庁及び一般財団法人日本自動車連盟の合同調査による)

表14 救急出動件数の推移 (単位：件)

事故種別	区分	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
交通	嘉麻市	125	108	104	95	75
	飯塚市	508	506	425	369	323
	桂川町	37	41	30	35	35
	管外	0	2	1	1	0
計		670	657	560	500	433

事故種別	区分	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
交通事故	出場件数	670	657	560	500	433
	運搬件数	612	594	499	431	368
	不運搬件数	58	63	61	69	65

(飯塚地区消防本部 救急救助統計による)

交通安全対策基本法（抜粋）

昭和45年6月1日法律第110号

(改正) 昭和46年6月2日 法律 第98号

昭和50年7月10日 同 第58号

同58年12月2日 同 第80号

平成11年7月16日 同 第102号

同11年12月22日 同 第160号

同18年5月17日 同 第38号

同23年8月30日 同 第105号

同25年6月14日 同 第44号

同27年9月11日 同 第66号

令和3年5月19日 同 第36号

(市町村交通安全計画等)

第26条 市町村交通安全対策会議は、都道府県交通安全計画に基づき、市町村交通安全計画を作成するよう努めるものとする。

2 市町村交通安全対策会議を置かない市町村の長は、前項の規定により市町村交通安全計画を作成しようとするときは、あらかじめ、関係指定地方行政機関の長及び関係地方公共団体の長その他の執行機関の意見を聴かなければならない。

3 市町村交通安全計画は、おおむね次に掲げる事項について定めるものとする。

(1) 市町村の区域における陸上交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱

(2) 前号に掲げるもののほか、市町村の区域における陸上交通の安全に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために必要な事項

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

5 市町村交通安全対策会議は、第1項の規定により市町村交通安全計画を作成したときは、速やかに、その要旨を公表するよう努めるとともに、市町村交通安全計画を都道府県知事に報告しなければならない。

6 市町村長は、第4項の規定により市町村交通安全実施計画を作成したときは、速やかに、これを都道府県知事に報告しなければならない。

7 第2項及び第5項の規定は市町村交通安全計画の変更について、前項の規定は市町村交通安全実施計画の変更について準用する。

交通事故をなくす嘉麻市民運動本部規約

(名称)

第1条 この団体は、交通事故をなくす嘉麻市民運動本部（以下「本部」という。）という。

(目的)

第2条 本部は、交通安全思想の普及、交通道德の高揚及び交通環境の整備改善等の促進について、市民運動を強力に推進することにより、交通事故を絶滅し、もって市民の福祉増進に寄与することを目的とする。

(事業)

第3条 本部は、前条の目的を達成するため、次に掲げる事業を協議し、必要な施策を推進する。

- (1) 交通安全思想に係る啓発宣伝に関すること。
- (2) 運転者及び歩行者の教育に関すること。
- (3) 交通環境の整備、改善等の促進に関すること。
- (4) 道路の整備促進に関すること。
- (5) 交通安全施設の整備に関すること。
- (6) その他、本部の目的を達成するために必要な事業

(県本部に対する協力)

第4条 本部は、前条各号の事業のほか、交通事故をなくす福岡県民運動本部（以下「県本部」という。）から地域における運動推進方策等について連絡があったときは、努めてこれに協力するものとする。

(本部との連絡調整)

第5条 本部において必要と認めるときは、県本部と連携し、その施策等について調整を図るものとする。

(組織)

第6条 本部は、委員をもって組織する。

- 2 委員は、嘉麻市内の各行政機関及び諸団体の代表者並びに学識経験者をもってあて、本部長が委嘱する。
- 3 本部長が必要と認めるときは、専門的事項を推進するため部会をおくことができる。

(役員)

第7条 本部に次に掲げる役員をおく。

- (1) 本部長 1人
- (2) 副本部長 5人
- (3) 監事 3人

- 2 本部長は、市長をもってあてる。
- 3 副本部長及び監事は、委員のうちから本部長が任命する。

(委員の職務)

第8条 本部長は、本部を代表し、その事務を総理する。

- 2 副本部長は、本部長を補佐し、あらかじめ定める順位により、本部長に事故があるときは、その職務を代行する。
- 3 監事は、本部の会計を監査する。
- 4 役員は、役員会を構成し、その会務を処理する。

(顧問)

第9条 本部に顧問をおくことができる。

- 2 顧問は、本部長が委嘱する。
- 3 顧問は、本部長の相談に応じ、または本部長に意見を述べることができる。

(任期)

第10条 役員は、任期は、2年とする。ただし、再任を妨げない。

- 2 補欠による役員は、前任者の残任期間とする。

3 前2項の規定は、委員の場合に準用する。

4 役員及び委員が、行政機関または関係機関の代表者の職を辞したときは、同時に役員及び委員の資格を失う。

(会議)

第11条 本会の会議は、総会及び役員会の2種類とする。

2 総会は、毎年1回、本部長が招集する。ただし、本部長が特に必要があると認めたと
きまたは委員5人以上から請求があったときは、臨時総会を招集することができる。

3 会議は、本部長が議長となる。

4 役員会は、本部長が必要と認めたときに招集する。

(会議の議決事項等)

第12条 総会は、次に掲げる事項を議決し、または認定する。

(1) 本部の年間事業計画に関する事項

(2) 本部の予算に関する事項

(3) 本部運営の基本に関する事項

(4) 本部の決算に関する事項

2 総会は、その議決すべき事項の審議を役員会に付議することができる。

(役員会の審議事項)

第13条 役員会は、次に掲げる事項を審議する。

(1) 総会の議決事項であって、本部長が総会を招集する暇がないと認めた緊急案件の審議に関する事項。

(2) 総会において、特にその審議を付議された事項。

(3) その他本部長が必要と認めた事項。

(行政連絡会議)

第14条 本部長は、年次計画の策定または役員会に提出すべき案件の内容等につき、あらかじめ関係行政機関の意見を聞く必要があると認めるときは、行政連絡会議を設けることができる。総会または役員会において議決された案件の執行にあたり、意見聴取の必要がある場合についても、同様とする。

2 行政連絡会議の構成員は、嘉麻市内を管轄する行政機関の代表者のうちから本部長が委嘱する。

(事務局)

第15条 本部に本部事務を処理するため、事務局をおく。

2 事務局は、嘉麻市役所内におく。

(事務局の職員)

第16条 事務局に次に掲げる職員をおく。

(1) 事務局長 1人

(2) 書記 若干人

(事務局の任務)

第17条 事務局長は、本部長の命を受け、事務局の事務を統括する。

2 書記は、事務局長の命を受け、事務局の事務を処理する。

(規約の改正)

第18条 この規約の改正は、総会の議決を経て行うものとする。

(委任事項)

第19条 この規約に定めるもののほか、本部の運営に必要な事項は、本部長が役員会に諮って定める。

附 則

この規約は、平成20年4月10日から施行する。