第 12次伊万里市

交通安全計画（案）

iMAR!

2026 ― 2030

（令和8年度～12年度）

伊万里市

令和 8 年〇月

ま　え　が　き

市町村交通安全計画は、交通事故のない安全・安心な社会を目指して、交通安全対策基本法第 26 条第 1 項の規定に基づき、市町村の区域における陸上交通の安全に関する総合的、長期的な施策の大綱を定めるものです。

伊万里市は、これまで交通安全対策の基本理念を「人命尊重」に置き、その時々の交通情勢に対応した交通安全計画を策定し、幼児から高齢者までの全ての世代を対象とした交通安全教室の開催等による交通安全教育の充実、歩道の整備等の交通安全施設の整備など、交通安全対策に取り組んできました。

しかしながら、高齢化が進行する中で、高齢者が関わる交通事故は依然として多く発生しています。

佐賀県内においては、令和 7 年中の人口 10 万人当たりの人身事故発生件数が全国ワースト 5 位となるなど、人身事故発生件数、死者数は極めて高い水準で推移しており、今後とも人身事故を抑止することはもとより、交通事故そのものを減少させるための取組が必要です。

交通事故の防止は、県、市、警察、関係機関、関係団体だけでなく、市民一人一人が全力で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、交通安全対策を強力に推進することにより、交通事故のない安全・安心な社会を実現していかなければなりません。

第 12 次伊万里市交通安全計画は、令和 8 年度から令和 12 年度までの 5 年間に取り組むべき交通安全に関する施策の大綱を定めたものであり、この計画に基づき、県、市、警察、関係機関、関係団体は相互に緊密な連携を保ち、効果的な交通安全対策を推進するものです。

令和８年〇月

目次

計画の基本理念及び基本的考え方 1

１　計画の基本理念 1
２　基本的考え方 1

第１章　道路交通の安全についての目標 2

第１節　道路交通事故の現状と今後の見通し 2

１　道路交通事故の現状 2
２　道路交通事故の見通し 3

第２節　第 12 次伊万里市交通安全計画における目標 4

第２章　道路交通の安全対策として重視すべき１１の視点 5

第１節　追突事故対策 5
第２節　「ながら運転」対策 6
第３節　高齢者を交通事故から守るとともに交通事故を起こさせないための総合的な対策 6
第４節　こどもの安全確保のための環境整備 7
第５節　歩行者の安全確保のための意識変容 7
第６節　自転車の安全確保のための法令順守と通行環境の整備 7
第７節　外国人の交通安全対策の推進 18
第８節　特定小型原動機付自転車を始めとする小型モビリティの法令順守の徹底と安全対策の推進 18
第９節　生活道路及び幹線道路における安全確保 8
第１１節　交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進 20
第１２節　地域が一体となった交通安全対策の推進 20

第３章　講じようとする施策（７つの柱） 11

第１節　道路交通環境の整備 11

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 12
２　高規格幹線の活用促進による生活道路との機能分化 14
３　幹線道路における交通安全対策の推進 15
４　交通安全施設等の整備事業の推進 17
５　高齢者等の移動手段の確保・充実 18

６　歩行者空間のユニバーサルデザイン化 18
７　無電柱化の推進 18
８　効果的な交通規制の推進 18
９　自転車利用環境の総合的整備 19
１０　災害に備えた道路交通環境の整備 20
１１　総合的な駐車対策の推進 21
１２　交通安全に寄与する道路交通環境の整備 23
１３　踏切道の整備推進等 24

第２節　交通安全思想の普及徹底 25

１　段階的かつ体系的な交通安全教育の推進 25
２　効果的な交通安全教育の推進 27
３　交通安全に関する普及啓発活動の推進 27
４　交通安全に関する民間団体等の主体的活動の推進 30
５　地域における交通安全活動への参加・協働の推進 31

第３節　安全運転の確保 32

１　運転者教育等の充実 32
２　道路交通に関する情報の充実 33

第４節　車両の安全性の確保 34

１　自動車アセスメントによる安全な自動車等の普及促進 34
２　自転車の安全性の確保 34

第５節　道路交通秩序の維持 35

１　効果的な交通指導取締りの強化等の推進 35
２　暴走族等対策の推進 35

第６節　救助・救急活動の充実 37

１　救助・救急体制の整備 37
２　救急医療体制の整備 39

第７節　被害者支援の充実と推進 41

１　自動車保険加入の促進 41
２　交通事故相談業務等の周知等 41

参考資料 42

計画の基本理念及び基本的考え方

１　計画の基本理念

（１）交通事故のない伊万里市を目指して

本市では、人口減少と高齢化が進行しており、こうした時代変化の中で、市民が安全・安心に暮らすことができ、移動することができる社会を実現することは重要です。

このような中、本市における交通事故による 24 時間死者数は、昭和 46 年の 18 人をピークに年々減少傾向にありますが、過去 5 年間においても 24 時間死者数がゼロであった年はありません。

このため、人命尊重の理念の下に、また交通事故がもたらす大きな社会的・経済的損失も勘案し、究極的には交通事故のない社会を目指します。

（２）「人優先」の交通安全思想

道路交通については、高齢者、障害者、こども等の交通弱者をはじめとした、自動車に対して弱い立場にある歩行者等の安全を優先して確保することが必要であるとともに、思いかけず交通被害者となった方それぞれ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ます。

（３）高齢化が進行しても安全に移動できる社会の構築

本市では、高齢者が交通事故の被害者や加害者となる割合が、交通事故全体において高い割合で推移しています。

一方で、加齢による身体・認知機能の衰え等により、運転免許を返納する、または返納を考えている高齢者に対して、自動車に頼らず自立的に日常生活を営むことができる移動手段の確保も課題となっています。

こうした課題に向き合い、年齢や障害の有無等に関わらず安全・安心に暮らせる共生社会を構築することを目指します。

２　基本的考え方

この計画では、基本理念に基づき、交通事故のない伊万里市を目指して、「人優先」の交通安全思想の下、運転者に対する歩行者保護の意識を強力に醸成する交通安全思想の普及啓発活動を推進するとともに、生活道路の安全対策や歩道の計画的な整備など、歩行者の安全確保に関する交通安全対策を最優先とします。

さらに、交通安全対策については、地域の交通情勢を踏まえるとともに、県、市、警察、学校、関係機関、関係団体、地域が連携して推進します。

第１章　道路交通の安全についての目標

第１節　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

（１）佐賀県の現状

県内の交通事故死者数については、昭和 46 年の 180 人をピークに、急減して 100 人程度になった後は横ばいとなりましたが、平成 12 年以降再び減少傾向となっています。

また、第 11 次佐賀県交通安全計画に定めた「令和 7 年までに交通事故死者数を 25 人以下にする」及び「令和 7 年までに人身事故発生件数を 2,500 件以下にする」という目標についても、令和 7 年に死者数が 20 人、人身事故発生件数が 2,364 件と達成しています。

ワーストレベル脱却を目指した人口 10 万人あたりの死者数については、全国平均に近づくとともに、人身事故発生件数についても、令和 7 年がワースト 5 位と着実に改善しています。

表１：佐賀県の人身事故発生状況

歴年（1～12 月）	令和 3 年	令和 4 年	令和 5 年	令和 6 年	令和 7 年
人身事故件数	3,506 件	3,238 件	3,144 件	2,623 件	2,364 件
全国順位	ﾜｰｽﾄ 3 位	ﾜｰｽﾄ 3 位	ﾜｰｽﾄ 4 位	ﾜｰｽﾄ 4 位	ﾜｰｽﾄ 5 位
死者数	23 人	23 人	13 人	24 人	20 人
全国順位	ﾜｰｽﾄ 18 位	ﾜｰｽﾄ 17 位	ﾜｰｽﾄ 45 位	ﾜｰｽﾄ 18 位	ﾜｰｽﾄ 25 位

（２）伊万里市の現状

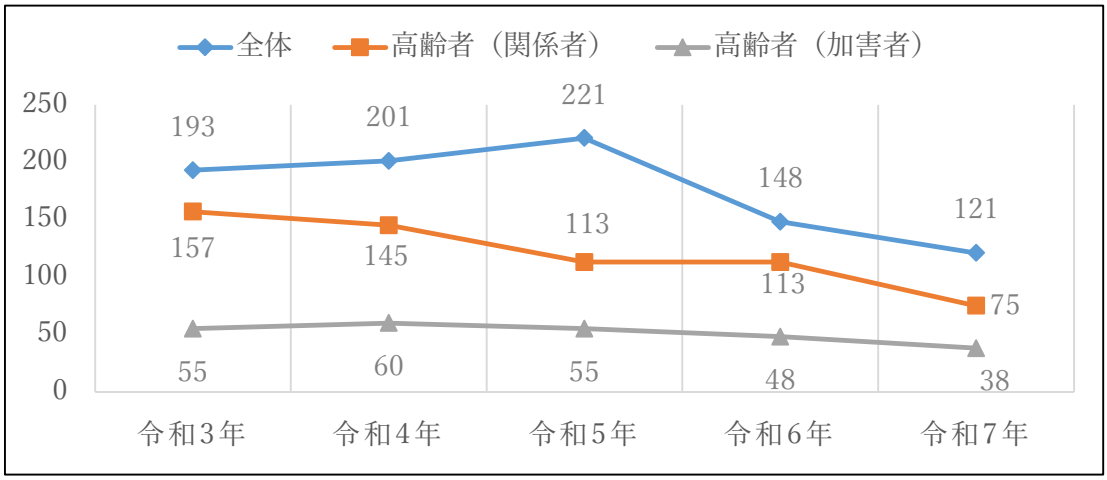
市内の交通事故による 24 時間死者数は、昭和 46 年の 18 人をピークとして減少に向かい、過去 5 年間（令和 3 年～令和 7 年）は表 2 に示すとおり、ほぼ横ばいで推移しており、第 11 次伊万里市交通安全計画の目標である年間の 24 時間死者数 2 人以下については、令和 3 年、令和 4 年、令和 5 年、令和 6 年が目標を達成しています。

また、死者数における 65 歳以上の高齢者の割合が、過去 5 年間の平均（延べ死者数 7 人中 5 人が高齢者）では全体の約 71％と高くなっています。

表２：伊万里市の人身事故発生状況

歴年（1～12 月）	令和３年	令和４年	令和５年	令和６年	令和７年
人身事故発生件数（A）	193 件	201 件	221 件	148 件	121 件
高齢者が関係する人身事故発生件数（B）	91 件	89 件	93 件	71 件	58 件
割合（B）÷（A）	47.1%	44.2%	42%	47.9%	47.9%
高齢者が加害者となる人身事故発生件数（C）	55 件	60 件	55 件	48 件	38 件
割合（C）÷（A）	28.4%	29.8%	24.8%	32.4%	31.4%
人身事故死者数（D）	１人	１人	１人	１人	３人
高齢者の人身事故死者数（E）	１人	１人	０人	１人	２人
割合（E）÷（D）	100%	100%	0%	100%	67%

図１：人身事故発生状況の推移



２　道路交通事故の見通し

本市における人身事故発生件数は、平成 26 年以降、年々減少していること、安全運転支援装置装着車の増加、自動運転技術の導入、各種道路環境の整備などにより、今後もこうした減少傾向が維持されると見込んでいます。

一方で、表２に示すとおり、高齢者が事故の被害者や加害者となる割合が高い割合で推移しており、高齢者に対する交通安全教育のさらなる推進が必要です。

第２節　第 12 次伊万里市交通安全計画における目標

目標１

令和 8 年から令和 12 年における年間 24 時間死者数の平均を 1 人以下とする。

※第 11 次伊万里市交通安全計画期間（令和 3 年～令和 7 年）の平均 1.4 人

目標２

令和 8 年から令和 12 年における人身事故発生件数を年間 120 件以下とする。

※第 11 次伊万里市交通安全計画期間（令和 3 年～令和年）の最小数 121 件

【参考】

第 9 次伊万里市交通安全計画における目標（平成 23 年～平成 27 年）

・年間の 24 時間死者数

目標：4 人以下

実績：平成 23 年　4 人、平成 24 年　3 人、平成 25 年　1 人
平成 26 年　4 人、平成 27 年　5 人

第 10 次伊万里市交通安全計画における目標（平成 28 年度～令和 2 年度）

・年間の 24 時間死者数

目標：3 人以下

実績：平成 28 年　2 人、平成 29 年　6 人、平成 30 年　1 人
令和元年　5 人、令和 2 年　0 人

第 11 次伊万里市交通安全計画における目標（令和 3 年度～令和 7 年度）

・年間の 24 時間死者数

目標：2 人以下

実績：令和 3 年　1 人、令和 4 年　1 人、令和 5 年　1 人
令和 6 年　1 人、令和 7 年　3 人

第 12 次佐賀県交通安全計画における目標

・令和 12 年までに 24 時間死者数を 10 人台にする。

・令和 12 年までに人身事故発生件数を 2,000 件以下にする。

第２章　道路交通の安全対策として重視すべき 11 の視点

【重視すべき 11 の視点】

1　追突事故対策
2　「ながら運転」対策
3　高齢者を交通事故から守るとともに交通事故を起こさないための総合的な対策
4　こどもの安全確保のための環境整備
5　歩行者の安全確保のための意識変容
6　自転車の安全確保のための法令順守と通行環境の整備
7　外国人の交通安全対策の推進
8　特定小型原動機付自転車を始めとする小型モビリティの法令順守の徹底と安全対策の推進
9　生活道路及び幹線道路における安全確保
10　交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進
11　地域が一体となった交通安全対策の推進

第 12 次佐賀県交通安全計画に基づき、本市の実情を照らし合わせて、重視すべき 11 の視点を設定します。

なお、第 12 次佐賀県交通安全計画では、12 の視点としており、市の計画ではそのうちの１つ「先端技術の活用推進（衝突被害軽減ブレーキの普及等に関すること）」を含んでいませんが、必要に応じて佐賀県の取組と連携します。

第１節　追突事故対策

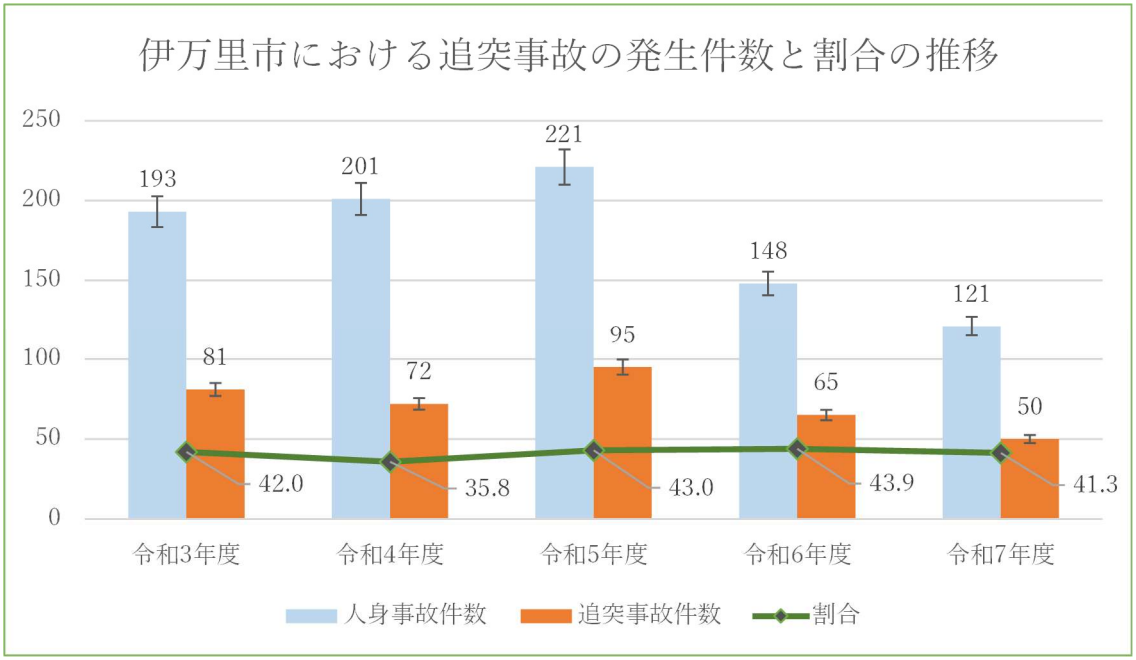
佐賀県の交通事故の特徴として、追突事故の発生が多く人身交通事故の 40%を占めており、全国平均の 27.9%と比較すると約 12 ポイントも高いことが挙げられます。本市における人身事故の特徴としても、追突事故が人身事故全体の約 4 割を占めており、脇見運転や漫然運転といった運転手のわずかな不注意が事故の原因となっています。

令和６年以降、追突事故の発生件数は減少傾向にあるものの、人身交通事故全体に占める割合が依然として約 4 割のまま推移していることから、さらなる減少に向けた対策が必要となっています。

追突事故の要因は様々ですが、その中でも、佐賀県特有の「よかろうもん運転（携帯電話使用、合図不履行、信号無視、車間距離不保持）」が挙げられます。

「よかろうもん運転」は、運転者の「これくらいはいいだろう」という自分本

位な考えに起因することから、運転者一人ひとりに交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣づけていくことが重要です。



第２節　「ながら運転」対策

運転中に携帯電話（スマートフォン）で通話や画面を注視する、いわゆる「ながら運転」は、通話や画面に意識が集中し、周囲の危険を発見できず、重大な交通事故につながる極めて危険な行為です。

令和元年 12 月の道路交通法改正により罰則が強化され、交通違反は一時的に減少したものの、その後は増加傾向にあります。その後、令和 6 年 11 月の法改正では自転車運転者による「ながら運転」も罰則が強化されました。

「ながら運転」対策は、交通違反取締りに加え、その危険性を十分理解させる教育・啓発を協力に推進させていくことが重要です。

第３節　高齢者を交通事故から守るとともに交通事故を起こさないための総合的な対策

本市では、人身事故発生件数や人身事故死者数における高齢者の割合が高い傾向にあるため、高齢者については、歩行中における対策とともに、自動車を運転する場合の安全運転につながる交通安全教育の推進が必要です。

また、運転免許証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、この計画には含まないものの、これらの対策とも連携を図り、推進することが重要となります。

第４節　こどもの安全確保のための環境整備

市内におけるこどもの交通事故については、これまでも人身事故発生件数は少ない状況にありますが、全国的にこどもが犠牲となる悲惨な交通事故が発生していることから、積極的な交通安全の確保が必要です。

このため、まずは、こどもが日常的に移動する通学路等における点検の実施や街頭指導などの取組を継続するとともに、横断歩道の設置や歩道の整備、交通安全施設の整備など、道路交通環境の整備についても積極的に推進する必要があります。

また、こども自身の行動により交通事故を回避するためにも、県、市、警察、学校、関係機関、関係団体、地域が一体となり、こどもたちに対して生活する地域の交通情勢を踏まえた交通安全教育の推進に取り組む必要があります。

第５節　歩行者の安全確保のための意識変容

本市における過去 5 年間の人身事故死者 7 人のうち、歩行者が 3 人となり、人身事故死者数の約 4 割を占めています。

その中でも、特に高齢者、障害者、こども等の交通弱者の歩行中における安全を確保するため、通学路、生活道路、幹線道路等において、歩道の整備をはじめとした安全・安心な歩行空間の整備を積極的に推進することが重要です。

運転者に対しては、横断歩行者が関係する交通事故を減少させるため、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る必要があります。

一方、歩行者に対しては、道路を横断する際に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、夜間は反射材を着用するなど、歩行者が自らの身を守るための行動を促す必要があります。

第６節　自転車の安全確保のための法令順守と通行環境の整備

本市における過去 5 年間の人身事故死者 7 人のうち、自転車利用者が 2 人となっています。

自転車利用者に対しては、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と、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する必要があります。

また、自転車を運転する際に守るべきルールを定めた「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）をはじめとした交通ルールや交通マナーの理解を深める交通安全教育を充実させ、自転車の安全利用を定着させることが重要です。

また、道路交通法の改正で、自転車運転中の携帯電話使用等や酒気帯び運転への対策が強化されたほか、自転車に対する交通反則通告制度が適用されたことから、自転車のルールの周知を図ります。

第７節　外国人の交通安全対策の推進

本市では自転車を使用する外国人が多く、外国人労働者の受け入れに伴い、今後も増加していくことが見込まれることから、外国人の自転車運転者に対して、日本の交通ルールやマナーについて理解を徹底させるための取組を強化する必要があります。

外国人の交通マナーが向上することにより、外国人も地域住民も、相互が安心して利用できる道路環境を目指します。

第８節　特定小型原動機付自転車を始めとする小型モビリティの法令遵守と安全対策の推進

近年、大都市において利用が増加している電動キックボード等の小型モビリティについては、本市における普及に応じて、基本的な交通ルールの周知や交通安全教育等の交通安全対策を推進します。

第９節　生活道路及び幹線道路における安全確保

本市における人身事故の特徴として、生活道路や幹線道路に関わらず、追突事故が人身事故全体の約 4 割を占めており、脇見運転や漫然運転といった運転手のわずかな不注意が事故の原因となっています。

このような状況を踏まえ、運転者一人一人に交通事故防止を自らの課題として認識させ、交通ルールの遵守徹底と、他人に思いやりを持った正しい交通マナーで緊張感を持っての運転を意識付けることが重要です。

なお、生活道路においては、高齢者、障害者、こども等の歩行者や自転車が安全・安心に通行できる環境を確保し、重大事故の未然防止を図る交通安全対策として、引き続き、生活道路における「人優先」の道路交通環境の整備や交通指導取締りの実施、幹線道路を通行すべき自動車の生活道路への流入防止対策等を推進していく必要があります。

また、生活道路における交通安全対策を実施していく上では、対策着手段階か

らの一貫した地域住民の関わりが重要であり、地域住民を交えた取組を通して、地域の交通安全に対する関心を高めることで、「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。

加えて、本市における道路別の人身事故発生状況（表 3）を見ると、車道の幅員が 5.5 メートル以上の道路、いわゆる幹線道路での死者数が依然として多い状況であり、引き続き、事故のデータや地域住民からの指摘等により、交通事故の危険性が高い区間を明確にし、集中的に対策を講じる「事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）」に取り組み、交通安全対策の一層の向上を図る必要があります。

表 3：道路別の人身事故発生状況

道路名	令和 3 年		令和 4 年		令和 5 年		令和 6 年		令和 7 年	
	件数	死者	件数	死者	件数	死者	件数	死者	件数	死者
国道 202 号	39	0	47	0	38	1	32	0	32	0
国道 204 号	31	0	29	1	44	0	31	0	16	2
国道 498 号	12	0	15	0	12	0	11	0	6	0
小計（国道）	82	0	91	1	94	1	74	0	54	2
県道	38	1	28	0	28	0	16	1	28	0
市道・その他	73	0	82	0	99	0	58	1	39	1
合計	193	1	201	1	221	1	148	1	121	3

表 4：場所別の人身事故発生件数（特に事故が多い場所）　　（単位：件）

場所		令和 3 年	令和 4 年	令和 5 年	令和 6 年	令和 7 年	合計
1	二里大橋交差点付近	1	5	1	8	1	16
2	川西交差点	1	1	0	1	0	3
3	上伊万里交差点	4	1	4	1	0	10
4	六仙寺交差点	1	1	1	0	0	3
5	川東江湖辻交差点	1	1	2	1	0	5

第１０節　交通実態等を踏まえたきめ細やかな対策の推進

これまでの総合的な交通安全対策の実施により、市内における人身事故は、令和 6 年以降減少していますが、過去 5 年間（令和 3 年～令和 7 年）で人身事故による死者が発生していることから、一層の減少に繋げるためにも、これまでの取組では抑止が困難であった交通事故について、発生地域、場所、形態等を詳細な情報に基づき分析し、よりきめ細やかな対策を効果的かつ効率的に実施していく必要があります。

また、第 12 次計画期間中（令和 8 年度～令和 12 年度）にも様々な交通情勢の変化があり得る中で、その時々の状況を的確に踏まえた取組を行います。

第１１節　地域が一体となった交通安全対策の推進

本市においては、高齢化の一層の進行等に伴う、地域社会のニーズと交通情勢の変化を踏まえつつ、県、市、警察、関係機関、関係団体、地域等の協働により、地域に根ざして、交通事故防止に関する課題の解決に取り組んでいくことが重要となります。

このため、地域の実情に詳しい専門家の知見を地域の取組に活かすとともに、地域住民の交通安全活動への関心を高め、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、インターネット等による交通事故情報の提供に努めることが必要です。

なお、本市では、多様な安全に関する課題に直面する中で、交通安全に割くことができる資源は限られ、また、交通ボランティアをはじ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いる現状にあります。

そこで、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、交通安全活動への積極的な参加を推進することが重要です。

表 5：交通安全指導員の配置状況　　（令和 8 年 4 月 1 日現在、単位：人）

町名	人員	町名	人員	町名	人員	町名	人員
伊万里	3	大川内	2	大川	2	山代	3
牧島	1	黒川	2	松浦	2	合計	33
大坪	3	波多津	3	二里	3		
立花	4	南波多	2	東山代	3		

※平均年齢：70 歳

第３章　講じようとする施策（7 つの柱）

【７つの柱】

第１節　道路交通環境の整備
第２節　交通安全思想の普及徹底
第３節　安全運転の確保
第４節　車両の安全性の確保
第５節　道路交通秩序の維持
第６節　救助・救急活動の充実
第７節　被害者支援の充実と推進

第１節　道路交通環境の整備

本市では人身事故の約 68%が幹線道路（国道、主要地方道、一般県道）で発生しており、また、歩行者や自転車が関連する人身事故は幹線道路だけでなく、生活道路（市道等）においても多く発生している状況（令和 7 年実績　約 32%）にあります。

このような状況から、今後の道路交通環境の整備に当たっては、自動車交通を担う幹線道路等と歩行者中心の生活道路の機能分化を進め、地域の実情を踏まえた対策を推進します。

また、少子高齢化が一層進展する中、こどもを交通事故から守り、高齢者や障がい者が安全・安心に移動できる交通社会の形成に向けて、安全・安心な歩行空間が確保された「人優先」の道路交通環境の整備を図ります。

（※参考資料（43 ページ）に道路の新設、改築計画を記載。）

【取組内容】

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
２　高規格幹線道路の活用促進による生活道路との機能分化
３　幹線道路における交通安全対策の推進
４　交通安全施設等の整備事業の推進
５　高齢者等の移動手段の確保・充実
６　歩行空間のユニバーサルデザイン化
７　無電柱化の推進
８　効果的な交通規制の推進
９　自転車利用環境の総合的整備
１０　災害に備えた道路交通環境の整備
１１　総合的な駐車対策の推進
１２　交通安全に寄与する道路交通環境の整備
１３　踏切道の整備推進等

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

幹線道路を通行すべき自動車の生活道路への流入は深刻な問題であり、過去５年間の生活道路における事故の占める割合は４割程度になっており、また、歩行者及び自転車利用者の死者数は全死者数の約 57.1%（7 人中 4 人）を占めています。

このため、地域の協力を得ながら、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において歩道を積極的に整備するなど、「人優先」の思想に基づい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など、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ことに努めます。

（１）生活道路における交通安全対策の推進

科学的データや地域の実情に基づき抽出した交通事故の多いエリアにおいて、県公安委員会及び道路管理者、地域住民等が連携し、徹底した通過交通の車両速度の抑制や排除等の対策に取り組み、高齢者、障害者、こども等が安心して通行できる道路空間の確保を図ります。

また、最高速度 30 キロメートル毎時の区域規制を中心とする対策である「ゾーン 30」や、最高速度 30 キロメートル毎時の区域規制とハンプ（※）や狭さく（※）といった物理的デバイスを組み合わせた「ゾーン 30 プラス」の整備を推進し、車両速度の抑制や通過交通の排除に重点を置いた対策を推進します。

令和８年９月から生活道路の法定速度が 30 キロメートル毎時に引き下げられることとなったため、これに関する広報啓発を実施するなど、制度の円滑な施行を図ります。

このほか、道路標識の高輝度化・必要に応じた大型化・可変化・自発光化、標示板の共架、設置場所の統合・改善、道路標示の高輝度化等（以下「道路標識の高輝度化等」という。）を行い、見やすく分かりやすい道路標識・道路標示の整備を推進します。

※　ハンプ：路面の一部を盛り上げ舗装することによって、運転者に減速を促すもの

※　狭さく：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、運転者に減速を促す道路構造

表 6：各道路管理者別道路交通環境の整備計画（事業量一覧）

【令和 8 年度～令和 12 年度】

項目	単位	国	県	市
歩道	m	200	0	885
道路照明	基	0	10	0
防護さく	m	0	6,400	1,100
道路反射鏡	本	0	10	30
道路標識	本	0	20	0
視線誘導標	本	0	1,600	0
区画線	m	0	190,000	13,500
道路情報提供装置	基	0	1	0

表 7：各道路管理者別道路交通環境の整備実績（事業量一覧）

【令和 3 年度～令和 7 年度】

項目	単位	国	県	市
歩道	m	597	0	1,260
道路照明	基	2	100	0
防護さく	m	83	6,420	4,183
道路反射鏡	本	0	10	0
道路標識	本	5	20	0
視線誘導標	本	4	1,620	38
区画線	m	16,214	191,270	113,097
道路情報提供装置	基	0	1	0

（２）通学路等における交通安全の確保

本市では、通学路や未就学児を中心にこ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、平成 26 年 6 月に策定された「伊万里市通学路交通安全プログラム」に基づく、合同点検の実施や対策の改善・充実等に取り組み、道路交通実態に応じ、県、市、警察、教育委員会、学校等が連携し、ハード・ソフトの両面から必要な対策を推進します。

交差点内の交通安全施設の例
（自動車侵入防護対策）

特に、児童生徒の登下校中の安全を確保するため、通学路の歩道整備や主要な交差点内への交通安全施設の整備に取り組むとともに、ハンプ・狭さく等の設置や路肩のカラー舗装、押しボタン式信号機、横断歩道等の拡充により、通学路等における交通安全の確保を図ります。

（３）高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備

高齢者、障害者等を「含めた全ての人が、安全・安心に暮らせる社会を実現するため、駅、公共施設等を相互に連絡する道路など、主要な生活関連経路を中心として、平坦性が確保された幅の広い歩道等を積極的に整備します。

また、視覚障害者誘導用ブロック、歩行者用の案内標識、県のバリアフリーマップ等により、公共施設の位置や施設までの経路等を適切に案内します。

横断歩道、バス停留所付近の違法駐車等の駐車違反に対する取締りを強化するとともに、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転車、自動二輪車等の違法駐車についても、指導取締りを推進します。

２　高規格幹線道路の活用促進による生活道路との機能分化

高規格幹線道路（※）である西九州自動車道から生活道路に至る道路ネットワークを体系的に整備し、道路の適切な機能分化を推進します。

特に、事故率の低い高規格道路の利用を促進するとともに、生活道路においては、車両速度の抑制や通過交通を排除し、歩行者、自転車中心の道路交通を形成します。

※　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されるもの

３　幹線道路における交通安全対策の推進

幹線道路における交通安全については、交通事故対策への投資効率を最大限高めるため、県が取り組む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に取り組みます。

※　ビッグデータ：企業が大量のデータや情報を収集すること（ここでいうビッグデータとは、自動車メーカー等がカーナビゲーション等を通して収集した、走行距離のほか、急ブレーキをかけた時間や場所などの膨大なデータを指す）

（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あたっては、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、国土交通省が推進している「事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）」を参考に、次の手順で対策を推進します。

ア　死傷事故は特定の区間に集中していることを踏まえ、死傷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など、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します。

イ　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、事故類型や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・実施します。

ウ　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します。

（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、県公安委員会と道路管理者が連携して集中的な事故抑止対策を実施します。

事故危険箇所では、信号機の新設や改良、歩車分離式信号の運用、道路

標識の高輝度化、歩道等の整備、視距の改良、中央帯の設置、区画線等の整備、道路照明や視線誘導標等の設置、カラー舗装等の対策を推進します。

（３）幹線道路における交通規制

幹線道路の交通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、交通実態に即した交通規制となるよう見直し、適正化を図ります。

また、西九州自動車道については、交通流の変動、道路構造の改良状況、交通安全施設の整備状況、交通事故の発生状況等を総合的に勘案して、交通実態に即した交通規制となるよう見直しを推進します。

（４）重大事故の再発防止

社会的影響の大きい重大事故が発生した際には、速やかに事故発生の要因について調査し、同様の事故の再発防止を図ります。

（５）適切に機能分担された道路網の整備

ア　西九州自動車道から生活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、自動車の異種交通の分離を図ります。

イ　西九州自動車道を整備し、より多くの交通量を分担させることで道路ネットワーク全体の安全性の向上に努めます。

ウ　通過交通の排除と交通の効果的な分散により、円滑で安全な道路交通環境を確保するため、バイパス等の整備を推進します。

（６）道路の改築等による交通事故対策の推進

ア　歩行者及び自転車利用者の安全を図るため、既存道路の拡幅、幹線道路 の整備と併せた生活道路におけるハンプや狭さくの設置等によるエリア内への通過車両の抑制対策、自転車道、自転車専用通行帯等の自転車通行空間の整備等の道路交通の安全に寄与する道路の改築事業を推進します。

イ　交差点及びその付近における交通事故の防止と交通渋滞の解消を図るため、交差点のコンパクト化、立体交差化等を推進します。

ウ　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、沿道からのアクセスを考慮した副道等の整備、路上駐停車対策等の推進を図ります。

エ　商業系地区等における歩行者及び自転車利用者の通行空間を確保するため、交通量や通行の状況に即して、幅の広い歩道、自転車道、自転車専用通行帯等の整備を推進します。

オ　交通混雑が著しい市街地、鉄道駅周辺等において、人と車の交通を体系的に分離するとともに、歩行空間の拡大を図るため、地区周辺の幹線道路、ペデストリアンデッキ、交通広場等の総合的な整備を図ります。

カ　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整備を体系的に推進します。

（７）交通安全施設等の高度化

交通実態に応じて、複数の信号機を面的・線的に連動させる集中制御化・プログラム多段系統化等の信号制御の改良を推進します。

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、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）の整備を推進します。

４　交通安全施設等の整備事業の推進

社会資本整備重点計画法（平成 15 年法律第 20 号）に基づき定められる社会資本整備重点計画に即して、県公安委員会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、次の方針により交通安全施設等整備事業を推進し、交通事故の防止と交通の円滑化を図ります。

（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、ゾーン３０等の車両速度の抑制、通過交通の抑制・排除等の面的かつ総合的な交通事故対策を推進するとともに、通学路や未就学児を中心にこどもが日常的に集団で移動する経路における安全・安心な歩行空間の確保を図ります。

（２）幹線道路対策の推進

幹線道路では、交通事故が特定の区間に集中して発生していることから、事故危険箇所など、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状況に応じて実施します。

この際、事故データの客観的な分析による事故原因の検証に基づき、信号機の改良、交差点改良等の対策を実施します。

（３）道路交通環境整備への住民参加の促進

安全な道路交通環境の整備にあたっては、「人優先」の考えの下、地域住民や道路利用者の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を取り入れ、道路交通環境の整備に反映します。

５　高齢者等の移動手段の確保・充実

高齢者をはじめとする地域住民の移動手段の確保に向け、「伊万里市地域公共交通計画」に基づき、公共交通サービスの改善を図るとともに、地域主体による持続可能な移動手段の確保や充実を図る取組を推進します。

６　歩行空間のユニバーサルデザイン化

高齢者や障がい者等を含める全ての人が安全･安心して活動できる社会を実現するため、駅、公共施設、病院等を相互に連絡する道路など、主要な生活関連経路を中心に歩道のユニバーサルデザイン化を考慮した歩行空間の整備を積極的に推進します。

７　無電柱化の推進

安全で快適な通行空間の確保等の観点から、無電柱化の推進に関する法律（平成 28 年法律第 112 号）に基づき、県が策定する無電柱化推進計画及び第 12 次佐賀県交通安全計画と連携します。

８　効果的な交通規制の推進

地域の交通実態等を踏まえ、交通規制の内容について点検や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。

（１）速度規制

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かの点検及び見直しをすることに加え、幹線道路では通過する車両の平均速度や交通事故発生状況等を勘案し、規制速度の引き上げ等を計画的に推進するとともに、生活道路では、令和８年９月から生活道路の法定速度が

30 キロメートル毎時に引き下げられることとなったため、これに関する広報啓発を実施するなど、制度の円滑な施行を図ります。

（２）駐車規制

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、二輪車を中心に、商店街（買物客）、駅前等における対策を重点として、駐車規制の点検及び見直しを推進します。

（３）信号機の計画的な設置の推進

信号機の設置については、緊急度及び重要度の観点から、道路管理者及び警察で構成される信号機設置要望審査委員会で優先順位を決定し、県公安委員会へ要望を行い、信号機設置が実現するよう努めます。

また、信号制御については、歩行者や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。

表 8：市内の信号機設置状況　　（令和 8 年 4 月 1 日現在）

種類	設置数
半感応式	55 基
簡易半感応式	0 基
定周期式	0 基
プログラム多段式	61 基
押しボタン式	44 基

９　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整備

歩行者と自転車が分離された車道通行を基本とする自転車通行空間の整備等により、安全で快適な自転車利用環境の整備に関する取組を推進します。

また、交通ルールの遵守や正しい交通マナーの啓発活動など、ソフト施策を積極的に推進します。

（２）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、必要に応

じて自転車駐車場等の整備を推進します。

鉄道の駅周辺等における放置自転車等の問題解決を図るため、県、市、警察、鉄道事業者等が連携し、地域の実情に応じて、駅前広場及び道路等に放置されている自転車等の整理や撤去等の推進を図ります。

特に、生活関連経路を構成する道路においては、高齢者、障害者、こども等の移動の円滑化に資するため、広報啓発活動等の違法駐車を防止する取組及び自転車駐車場等の整備を推進します。

表 9：市が管理する駐輪場設置状況　（令和 8 年 4 月 1 日現在）

駐車場名	設置場所	収容台数	設置者	設置年月
伊万里駅駐輪場	伊万里駅	MR 側 138 台 JR 側 46 台	伊万里市	平成 14 年
川東駅駐輪場	川東駅	約 30 台	伊万里市	平成 2 年
里駅駐輪場	里駅	約 20 台	伊万里市	平成 2 年
金石原駅駐輪場	金石原駅	約 20 台	伊万里市	昭和 62 年

１０　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・安心な生活を支える道路交通の確保を図ります。

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

また、豪雨時等においても、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します。

（２）災害発生時における交通規制

災害発生時においては、被災地域への車両の流入抑制を行うとともに、被害状況を把握した上で、災害対策基本法（昭和 36 年法律第 223 号）の規定に基づく通行禁止等の必要な交通規制を迅速かつ的確に実施します。

（３）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は、道路の被災状況や道路交通状況を迅速かつ的確に収集・分析・提供し、復旧や緊急交通路、緊急輸送道路等の確保及び道路利用者等へ道路交通に関する災害情報等を市のホームページやケーブルテレビの緊急告知放送、SNS 等で提供します。

１１　総合的な駐車対策の推進

道路交通の安全と円滑を図るため、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。

（１）きめ細や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、駐車規制の点検や見直しを推進するとともに、地域の交通実態等に応じた規制の緩和を行うなど、きめ細やかな駐車規制を推進します。

（２）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指導取締りを推進します。

（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の指導取締りの推進や、駐車場の整備と有効利用を推進します。

（４）違法駐車を排除しようとする気運の醸成・高揚

違法駐車の排除及び自動車の保管場所の確保等に関し、市民への広報・啓発活動を行うとともに、関係機関、関係団体との密接な連携を図り、県公安委員会が委嘱している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を排除しようとする気運の醸成・高揚を図ります。

表 10：市街地における駐車場設置状況　　（令和 8 年 4 月 1 日現在、単位：台）

No	駐車場名	設置場所（行政区）	収容台数	設置者	設置年月	備考
1	中央駐車場	今町	28	伊万里市	S56.07 月	自動精算機
2	船屋町駐車場	船屋町	33	伊万里市	S57.04 月	
3	新天町有料駐車場	新天町	43	商工会議所	S44.01 月	自動精算機
4	いすい通ﾊﾟｰｷﾝｸﾞ	東新町	55	商工会議所	S61.11 月	自動精算機
5	浜町駐車場	浜町	46	駅通商店街振興組合	S61.11 月	
6	ｾﾝﾄﾗﾙﾊﾟｰｷﾝｸﾞ	立町	65	黒木建設	H09.02 月	自動精算機
7	ﾗｲｵﾝﾊﾟｰｸ伊万里 2	新天町	26	民間企業	H15.03 月	自動精算機
8	駅前東駐車場	新天町	50	伊万里市	H15.09 月	自動精算機
9	三井のリパーク伊万里駅前	新天町	8	民間企業	H24.04 月	自動清算機

１２　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

ア　道路の使用及び占用の適正化

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

イ　不法占用物件の排除等

道路交通に支障を与える不法占用物件等については、実態把握を行い、強力な指導取締りによりその排除を行います。

さらに、道路上から不法占用物件等を一掃するためには、沿道住民をはじめ道路利用者の自覚に待つところが大きいことから、不法占用の防止を図るための啓発活動を積極的に行います。

ウ　道路の掘り返しの規制等

道路の掘り返しを伴う占用工事については、無秩序な掘り返しや工事に伴う渋滞等を防止するため、施工時期や施工方法の調整を図ります。

（２）こどもの遊び場等の確保

こ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を防止するとともに、市街地における良好な生活環境づくりを図るため、都市公園、児童公園等の整備を推進します。

また、小中学校の校庭や幼稚園、保育園の園庭をこどもの遊び場としての積極的な開放及び提供を促進します。

（※参考資料（47 ページ～48 ページ）に都市公園及び児童遊園設置状況を記載。）

（３）道路法に基づく通行の禁止または制限

道路の構造を保全し、交通の危険を防止するため、道路の破損また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、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、通行の禁止または制限を行います。

（４）冬期の安全の確保

冬期には、積雪や凍結路面対策として適時適切な凍結防止剤散布を実施するとともに、毎年冬期前には市ホームページ等で路面凍結予想箇所の市民周知を行うなど、安全な道路交通の確保に努めます。

１３　踏切道の整備推進等

踏切事故は、一たび発生すると多数の死傷者が生じるなど、重大な事故となる恐れがあるため、構造の改良や踏切保安設備の整備及び統廃合を推進するとともに、踏切道の交通安全についての住民意識の向上を図ります。

（１）踏切道の構造の改良の推進

歩行者の安全対策のため、歩道が狭隘な踏切についても、踏切道内において歩行者と自動車等が錯綜することがないよう歩行者滞留を考慮した踏切拡幅等、事故防止効果の高い構造への改良を促進します。

さらに平滑化や踏切道内誘導表示の設置等のバリアフリー化を含めた高齢者等が安全で円滑に通行するための対策を促進します。

（２）踏切保安設備の整備の推進

踏切道の利用状況や幅員、交通規制の実施状況等を勘案し、着実に踏切遮断機の整備を推進します。

また、道路の交通量、踏切道の幅員、踏切保安設備の整備状況、う回路の状況等を勘案し、必要に応じ、自動車通行止め、大型自動車通行止め、一方通行等の交通規制を実施するとともに、併せて道路標識の高輝度化等による視認性の向上を図ります。

（３）踏切道の統廃合の促進

近接踏切道のうち、その利用状況や迂回路の状況等を勘案して、第 3、4 種踏切道など、地域住民の通行に支障を及ぼさないと認められるものについて、統廃合を進めるとともに、これら近接踏切道以外の踏切道についても同様に統廃合を促進します。

（４）その他踏切道の交通の安全及び円滑化を図るための措置

踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、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、広報活動の強化や学校、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。

（※参考資料（44 ページ～46 ページ）に踏切設置箇所を記載。）

第２節　交通安全思想の普及徹底

【取組内容】
1　段階的かつ体系的な交通安全教育の推進
2　効果的な交通安全教育の推進
3　交通安全に関する普及啓発活動の推進
4　交通安全に関する民間団体等の主体的活動の推進
5　地域における交通安全活動への参加・協働の推進

１　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

幼稚園、保育所及び認定こども園においては、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捉えて交通安全教育を計画的かつ継続的に行います。

また、交通ボランティアによる、幼児に対する通園時や園外活動時等の安全な行動の指導、保護者を対象とした交通安全講習会等の開催を促進します。

（２）小学生に対する交通安全教育の推進

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、教育活動全体を通じて、安全な歩行の仕方、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重点的に交通安全教育を実施します。

さらに、児童を交通事故から守るため、通学路における市交通安全指導員による交通安全活動を行います。

（３）中学生に対する交通安全教育の推進

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、教育活動全体を通じて、安全な歩行の仕方、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、自転車事故における加害者の責任、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。

また、交通安全教育が円滑に実施できるよう、中学校で開催される自転車講習会等へ市交通安全指導員を積極的に派遣します。

（４）高校生に対する交通安全教育の推進

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、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させるとともに、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う。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、通学等の理由により在学中に二輪車等を必要とする生徒がいることも考慮しつつ、安全運転に関する意識の向上及び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。

（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、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います。

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、警察をはじめ、交通安全に関する機関・団体が行う運転者教育や事業所の安全運転管理者が行う交通安全教育を推進します。

（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を推進するため、市内の全単位老人クラブに各２名の高齢者交通安全指導員を委嘱し、交通安全教室の開催、高齢者への交通事故情報の伝達等の自主的な交通安全活動を実施してもらうことにより、高齢者の交通安全教育の浸透を図ります。

また、高齢者の関わる死亡事故などの重大事故が発生した場合には、市、警察、道路管理者、高齢者交通安全指導員等が合同で、事故現場における交通事故の検証を行い、交通安全意識の向上に努めます。

また、自動車教習所等の関係機関、関係団体と連携し、安全運転の指導を行う講習会等を開催するなど、高齢運転者の受講機会の拡大を図ります。

（７）障がい者に対する交通安全教育の推進

障がい者に対しては、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、障害の程度に応じたきめ細かい交通安全教育を推進します。

（８）外国人に対する交通安全教育等の推進

外国人に対する交通安全教育に当たっては、自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します。

また、自動車教習所等の関係機関、関係団体と連携し、自転車などの安全運転の指導を行う講習会等を開催するなど、受講機会の拡大を図ります。

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、受講者が安全に道路を通行するために必要な知識及び技能を習得し、かつ、その必要性を理解できるようにするため、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に活用します。

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、関係団体の求めに応じて交通安全教育に用いる機器の貸与や講師の派遣、情報の提供など、相互の連携を図りながら交通安全教育を推進します。

３　交通安全に関する普及啓発活動の推進

（１）　交通安全運動の推進

市民一人一人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させるとともに、道路交通環境の改善に向けた取組を推進するため、年４回の交通安全運動及び毎月１日、20 日の交通安全の日を中心として、関係機関、関係団体や地域と連携し、市民総ぐるみの交通安全運動を組織的・段階的に展開します。

交通安全運動の運動重点としては、佐賀県交通安全県民運動の実施計

画に基づき、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し、市民参加型の交通安全運動の充実・発展を図ります。

（２）横断歩行者を含む歩行者の安全確保の徹底

運転者に対しては、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。

歩行者に対しては、運転者に対して横断する意思を明確に伝えることや、安全を確認してから横断を始め、横断中も周りに気をつけるといった歩行者が自らの安全を守るための交通行動を促す交通安全教育を徹底します。

また、夕暮れ時から夜間における歩行者の交通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します。

反射材用品等の普及に当たっては、明るい目立つ衣類等の着用に加え、衣服や靴、鞄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。

（３）自転車の安全利用の推進

自転車が関係する交通事故の防止のため、自転車が道路を通行する場合は、車両として交通ルールを遵守しなければならないことを理解するための交通安全教育等を強化します。

令和６年 11 月に施行された、自転車の「ながらスマホ」の罰則強化、酒気帯び運転の罰則対象化に関する広報啓発を推進するほか、交通事故防止のための基本的な交通ルールの理解等を徹底する取組を推進するとともに、令和８年４月から交通反則通告制度（いわゆる「青切符」）が施行されることを周知します。加えて、ヘルメット着用をはじめとした交通ルール・マナー、交通事故に備えた損害賠償責任保険等への加入等についての広報啓発、交通安全教育の充実等自転車の安全対策を強化します。

（４）自動車（二輪車を含む。）の安全運転の推進

ア　妨害運転（あおり運転）防止に向けた広報啓発活動の推進

その罰則の重さを認識するとともに、自動車の運転者が全ての交通参加者に対し、思いやりと譲り合いの気持ちを持った運転を行うことが必要であること、妨害運転を受けた場合には、安全な場所に避難し、車外に出ることなく 110 番通報するなどの対応等について、広報啓発活動を推進します。

イ　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

関係機関・団体、事業所等が一体となった飲酒運転根絶の機運醸成を促す取組の展開を推進します。

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等、地域、職域等における飲酒運転根絶の取組を更に進め、「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更なる向上を図ります。

ウ　「ながらスマホ」対策の強化

自動車運転中の携帯電話使用等による交通事故・交通違反が増加している状況に鑑み、スマートフォンの画面を注視したり、携帯電話で通話したりしながら運転する、「ながらスマホ」について、道路交通法で禁止されていること、及びその危険性や交通事故実態等について広報啓発を推進します。

エ　後部座席を含めた全ての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底

シートベルトの着用効果及び正しい着用方法について理解を求め、後部座席を含めた全ての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底を図るための広報啓発を推進します。

オ　児童を含む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、理解を深めるための広報啓発・指導を推進し、正しい使用の徹底を図ります。

カ　高速自動車国道における法定速度の引上げと逆走防止

令和６年４月に、高速自動車国道における大型貨物自動車等の法定速度が 80 キロメートル毎時から 90 キロメートル毎時に引き上げられたことに関し、車種別の最高速度や通行帯等に係る交通ルールの遵守等の重要性について広報啓発を図ります。

また、高速自動車国道等における逆走事故・事案の防止のため、関係機関において広報啓発を進めます。

キ　二輪車乗車中のヘルメット及びプロテクターの正しい着用方法の周知徹底の推進

二輪車乗車中の死者の損傷部位は頭部が最も多く、次いで胸部となっており、二輪車運転者の被害軽減を図るため、顎紐をしっかり締めるなど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、頭部と胸部等保護の重要性について理解増進に努めます。

ク　トラクターの交通事故防止対策の推進

乗用型トラクターの交通事故を防止するため、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、キャビン・フレームの装備、シートベルトの着用等について周知を図ります。

（５）新しい小型モビリティの安全対策

ア　特定小型原動機付自転車の安全利用の推進

特定小型原動機付自転車の安全利用について関係事業者と連携して利用者に対して周知徹底を図るとともに、若い世代を中心に様々な機会を利用し、安全教育を強化します。

イ　ペダル付き電動バイクの安全対策の推進

ペダル付き電動バイクについては、一般原動機付自転車等に適用される交通ルールを遵守する必要があることについて、関係機関、販売事業者、プラットフォーム提供事業者等と連携して、周知を徹底します。

また、「自動車又は一般原動機付自転車に該当するペダル付き電動バイク及びキックボード様の立ち乗り型電動車の交通事故を防止するための関係事業者ガイドライン」に基づき、関係事業者が取り組むべき交通安全対策の一層の推進を図ります。

（６）効果的な広報の実施

交通安全に関する広報については、広報紙や広報車、市のホームページやSNS、ケーブルテレビ等の広報媒体や各季に実施する交通安全運動等を活用し、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など、具体的で市民に訴える力の強い内容を重点的かつ集中的に実施するため、効果的な広報活動を次の方針により行います。

なお、広報に際しては、佐賀県が推進している交通安全意識改革と行動変容を促す取組（SAGA BLUE PROJECT）や、佐賀県交通安全キャラクター「マニャー」を活用するなど、市民一人一人が交通安全に関心を持ち、交通事故の防止を自らの課題と認識して、交通事故の防止のための行動の実践につながることが期待できる方法を柔軟に取り入れながら、効果的な実施に努めます。

４　交通安全に関する民間団体等の主体的活動の推進

交通安全を目的とする民間団体については、交通安全指導者の養成等の事業及び諸行事に対する援助並びに交通安全に必要な資料の提供を行うなど、

その主体的かつ継続的な活動を促進するとともに、交通安全対策に関する行政・民間団体間及び民間団体相互間において定期的に連絡協議を行い、交通安全に関する市民挙げての活動の展開を図ります。

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ているという一面を有することから、地域内への通勤・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あたっては、県、市、警察、関係機関、関係団体等と地域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、地域住民の参加・協働を積極的に推進します。

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に努めます。

特に、今後大幅に増加することが予想される高齢運転者に対する教育等の充実を図ります。

また、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、企業や事業所の自主的な安全運転管理対策を促進します。

さらに、道路交通の安全に影響を及ぼす自然現象に関する適切な情報提供を実施するため、道路交通に関する総合的な情報提供の充実を図ります。

【取組内容】

１　運転者教育等の充実

２　道路交通に関する情報の充実

１　運転者教育等の充実

安全運転に必要な知識及び技能を身に付けた上で安全運転を実践できる運転者を育成するため、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、実際の交通場面で安全に運転する能力を向上させるための教育を行います。

（１）運転者に対する再教育等の充実

自動車教習所における、運転免許を既に取得した者に対する再教育の実施を促進します。

（２）二輪車安全運転対策の推進

二輪車安全運転講習及び原動機付自転車等安全講習の開催を促進するとともに、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）高齢運転者対策の充実

ア　高齢者に対する教育の充実

高齢運転者に対する講習会等を開催し、身体的な機能の変化を効果的に自覚させる手法等の検討を行うなど、高齢運転者講習の充実を図ります。

イ　高齢運転者標識（高齢者マーク）の活用

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るとともに、他の年齢層に対しても、高齢運転者標識（高齢者マーク）を表示した車両に対する保護意識の向上に努めます。

ウ　高齢者支援施策の推進

自動車等の運転に不安がある高齢者が運転免許証を返納しやすい環境の整備を図るため、市、警察、関係機関、関係団体が連携し、運転経歴証明書制度の周知や運転免許証自主返納者に対する公共交通機関の割引運賃等の支援措置の充実に努めます。

２　道路交通に関する情報の充実

道路交通に影響を及ぼす自然現象を的確に把握し、注意報・気象警報及び津波警報・注意報並びに大雨、台風、地震等の現象に関する情報の適切な発表及び迅速な伝達に努めます。

また、道路の降雪状況や路面状況等を収集し、道路利用者に提供する道路情報提供装置等の整備推進に努めます。

（※参考資料（49 ページ～52 ページ）に市内道路凍結注意箇所を記載。）

第４節　車両の安全性の確保

近年、自動車に関する技術の進歩は目覚ましく、様々な先進安全技術の開発・実用化が急速に進んでおり、交通事故のほとんどが運転者の交通ルール違反や運転操作ミスに起因している状況において、こうした技術の活用・普及促進により、交通事故の飛躍的な減少が期待できると考えられます。

既に衝突被害軽減ブレーキの普及等に伴い、事故件数及び死傷者数は減少傾向にあるものの、交通事故は依然として高水準にあり、相次いで発生している高齢運転者による事故やこどもの安全確保が喫緊の課題であることから、自家用自動車における先進安全技術のさらなる性能向上及び活用・普及促進により着実に交通安全を確保していくことが重要です。

【取組内容】

1　自動車アセスメントによる安全な自動車等の普及促進

2　自転車の安全性の確保

1　自動車アセスメントによる安全な自動車等の普及促進

自動車の安全装置の正しい使用方法、装備状況等の一般情報とともに、自動車の車種ごとの安全性に関する比較情報を提供する自動車アセスメント事業を推進するとともに、先進技術に対する過信・誤解を防止するための情報の公表により、より安全な自動車の普及拡大を促進します。

2　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、損害賠償責任保険制度の周知と加入促進を進めます。

さらに、薄暮の時間帯から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ります。

第５節　道路交通秩序の維持

交通事故を防止するためには、交通指導取締りや暴走族対策等を通して、道路交通の秩序を維持する必要があります。

このため、交通事故実態等を的確に分析し、死亡事故等重大事故に直結する悪質性・危険性の高い違反や、「佐賀のよかろうもん」運転に代表される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。

【取組内容】

１　効果的な交通指導取締りの強化等の推進

２　暴走族等対策の推進

１　効果的な交通指導取締りの強化等の推進

交通指導活動を強化するとともに、無免許運転や飲酒運転、速度超過、横断歩行者妨害、その他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、地域住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交通指導取締りを推進します。

また、「ながらスマホ」の交通指導取締りを推進強化するとともに、飲酒運転及び無免許運転については、違反者を早期に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対策を推進するとともに、引き続き、「人優先」の思想に基づいた交通指導取締りを推進します。

自転車利用者については、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、令和８年４月１日から施行される自転車への交通反則通告制度の導入を踏まえ事故抑止に資する取締りを推進し、悪質・危険な交通違反に対する検挙措置を推進します。

２　暴走族等対策の推進

暴走族等（暴走族及び違法行為を敢行する旧車會員（暴走族風に改造した旧型の自動二輪者等を運転する者）による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、関係団体が連携し、次の対策を強力に推進します。

（１）暴走族追放気運の高揚及び家庭、学校等における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、「佐賀県暴走族等の追放の促進に関する条例」並びに、「伊万里市暴走族等の追放の促進に関する条例」に基

づく対策を推進します。

また、家庭、学校、関係機関、関係団体、地域等と連携し、青少年の健全育成を図る観点からの施策を推進します。

（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い集場所として利用されやすい施設の管理者に協力を求め、暴走族等をい集させないための施設の管理改善等の環境づくりを推進するとともに、地域における関係機関、関係団体が連携を強化し、暴走行為等ができない道路交通環境づくりを積極的に行います。

（３）車両の不正改造の防止

暴走行為を助長するような車両の不正な改造を防止するよう、また、保安基準に適合しない部品等が不正な改造に使用されることがないよう、「不正改造車を排除する運動」等を通じ、幅広く広報活動を推進します。

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、被害を最小限にとどめるため、事故に即応できるよう、救急医療機関と消防機関の救急関係機関相互の緊密な連携及び協力関係を確保し、救助・救急体制及び救急医療体制のさらなる整備を図ります。

特に、負傷者の救命効果の向上を図る観点から、救急現場または搬送途上において、医師や看護師、救急救命士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、事故現場に居合わせた人（バイスタンダー）による応急手当法の普及等を推進します。

【取組内容】

１　救助・救急体制の整備

２　救急医療体制の整備

１　救助・救急体制の整備

（１）救助体制の整備・拡充

交通事故の種類や内容の複雑多様化に対処するため、消防機関の救助体制の整備・拡充を図り、警察や医療機関と連携した円滑な救助活動の実施に努めます。

表 11：救急告示病院の状況【伊万里市・西部地区医療圏】

（令和 8 年 3 月 31 日現在）

医療機関名	所在地	標榜科目	専用病床
山元記念病院	二里町	外科、整形外科、脳神経外科、消化器外科、麻酔科、心臓血管外科、呼吸器外科、内科、放射線科、リハビリテーション科、循環器内科、消化器内科、呼吸器内科	5 床
西田病院	山代町	内科、呼吸器内科、消化器科、腎臓内科、循環器内科、リウマチ・膠原病内科、内分泌糖尿病化、外科、整形外科、脳神経外科、泌尿器科、婦人科、小児科、皮膚科、放射線科、透析科、眼科、脳神経内科、心臓血管外科（循環器）	4 床
伊万里・有田共立病院	有田町	総合内科、呼吸器内科、循環器内科、消化器内科、脳神経内科、糖尿病・代謝内科、膠原病・リウマチ科、小児科、一般外科、心臓血管外科、乳腺外科、消化器外科、泌尿器科、脳神経外科、整形外科、形成外科、眼科、耳鼻咽喉科、婦人科、リハビリテーション科、放射線科、麻酔科、病理診断科、救急科	12 床

出典：伊万里・有田消防組合

表 12：救急活動の状況　　（令和 8 年 4 月 1 日現在）

区分	令和 3 年度	令和 4 年度	令和 5 年度	令和 6 年度	令和 7 年度	合計
出場件数（A）	3,189 件	3,702 件	3,889 件	4,050 件	3,219 件	18,049 件
搬送人員	2,916 人	3,444 人	3,599 人	3,731 人	2,947 人	16,637 人
交通事故における出場件数（B）	175 件	171 件	218 件	190 件	168 件	922 件
搬送人員	160 人	159 人	211 人	173 人	158 人	861 人
構成比（B / A）	5.49%	4.62%	5.6%	4.7%	5.22%	5.1%

出典：伊万里・有田消防組合

（２）多数傷者発生時における救助・救急体制の充実

大規模道路交通事故等の多数の負傷者が発生する大事故に対応するため、連絡体制の整備や救護訓練の実施及び消防機関と医療機関等の連携による救助・救急体制の充実を図ります。

（３）自動体外式除細動器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

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

心肺蘇生法等の応急手当の知識及び実技の普及を図るため、消防機関や医療機関等の関係機関においては、指導資料の配布や講習会の開催を推進するとともに、救急の日や救急医療週間等の機会を通した広報啓発活動を積極的に推進します。

また、学校においては、教職員対象の心肺蘇生法（AED の取り扱いを含む。）の実習及び各種講習会等の開催により指導力・実践力の向上を図るとともに、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（AED の取り扱いを含む。）について指導の充実を図ります。

※　AED：Automated External Defibrillator

（４）救急救命士の養成・配置等の推進

プレホスピタルケア（救急現場及び搬送途上における応急処置）の充実のため、消防機関に救急救命士を計画的に配置できるよう、その養成や救急救命士が行う気管挿管・薬剤投与に必要な講習や実習の実施を推進します。

また、医師の指示または指導・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の質を確保するため、メディカルコントロール体制の充実を図ります。

（５）救助・救急資機材の整備の推進

救助工作車や交通救助活動に必要な救助資機材を充実させるとともに、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、高規格救急自動車や高度救命処置用資機材等の整備を推進します。

（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、負傷者の救急搬送及び医師の迅速な現場投入に有効であることから、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します。

（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及び技術の向上を図るため、教育訓練の充実を図ります。

（８）緊急通報システム・事故自動通報システムの活用拡大

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交通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技術や、その位置を地図表示させる技術、重症度合の判定に資する技術等を活用し、自動車乗車中の交通事故発生時に車載通信装置等を通じてその発生場所の位置情報や交通事故情報を消防・警察等の通信指令室の地図画面に表示できるよう自動通報すること等により緊急車両等の迅速な現場急行を可能にする緊急通報システムや事故自動緊急通報装置の広報・啓発を含めた活用を促進するとともに、検知対象の拡大を図ります。

２　救急医療体制の整備

救急医療機関への迅速な搬送を図るため、救急医療機関と消防機関等の

緊密な連携・協力関係を強化し、円滑に運用できる救急医療体制を整備します。

また、現場の救急隊が医師の指示をスムーズに受けられるよう、救急自動車に設置した携帯電話等により、医師と直接交信するシステム（ホットライン）を活用するなど、医療機関と消防機関が円滑な連携を取れる救急体制の強化に努めます。

さらに、ドクターヘリは、事故の状況把握や負傷者の救急搬送及び医師の迅速な現場投入に有効であることから、救急業務における積極的な活用を推進します。

第７節　被害者支援の充実と推進

【取組内容】
　１　自動車保険加入の促進
　２　交通事故相談業務等の周知等

１　自動車保険加入の促進

交通事故により死亡や負傷、重度の後遺症を残すに至った場合は、本人や家族、遺族にとって大きな負担となります。

このため、加害者及び被害者救済の立場から、自動車損害賠償責任保険に加え、任意の自動車保険、特に対人賠償保険の加入を促進します。

２　交通事故相談業務等の周知等

（１）交通事故相談体制の充実

交通事故の被害者、加害者双方の損害賠償等の法律問題や医療、及び補償関係等困難な問題の解決を支援するため、佐賀県が行う交通相談業務についての周知を図ります。

（２）交通事故相談活動の推進

円滑かつ適切な交通事故相談活動を推進するため、日弁連交通事故相談センターや交通事故紛争処理センター等が行う交通事故相談業務についての周知を図ります。

（３）自動車事故被害者等に対する支援措置

独立行政法人自動車事故対策機構が行う交通遺児等に対する生活資金貸付及び公益財団法人交通遺児等育成基金が行う交通遺児育成のための基金事業等の活動の広報に努め、制度の利用促進を図ります。

参　考　資　料(案)

１　道路の新設、改築計画

２　スクールゾーン

３　シルバーゾーン

４　踏切設置箇所

５　都市公園及び児童遊園設置状況

６　市内道路凍結注意箇所

７　交通安全対策基本法（抜粋）

８　伊万里市交通安全対策会議条例

９　伊万里市交通安全対策会議会長及び委員一覧

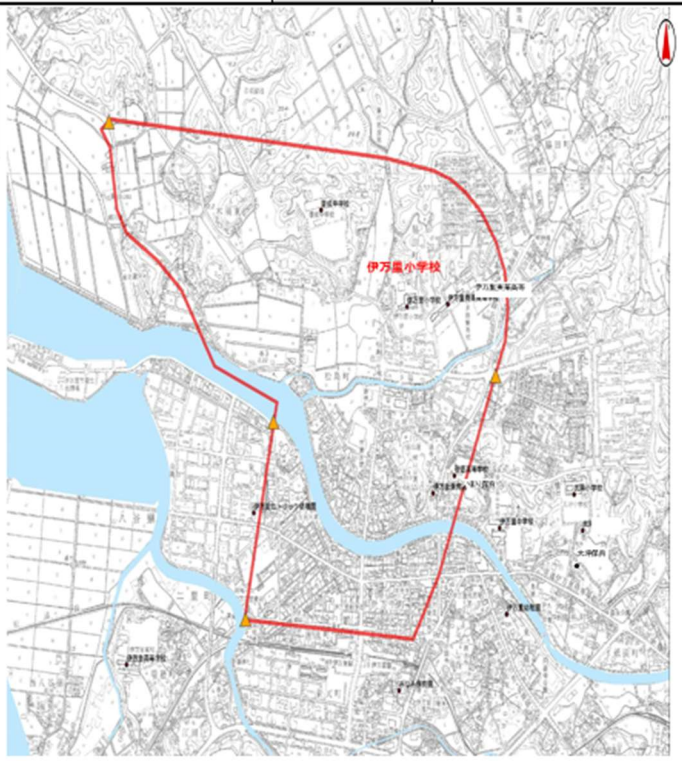
１　道路の新設、改築計画

事業主体	路線名	地区町名	事業量（m）	事業年度	備考
国	国道４９７号（伊万里道路）	脇田町	6,600	H7～	新設
	国道４９７号（伊万里松浦道路）	山代町	10,100	H9～	新設※事業量は伊万里西 IC(仮称)～長崎県境までを示す。
県	国道２０４号	黒川～瀬戸町	4,400	H26～	新設・改築
	国道２０４号	黒川町	425	H28～	改築
	国道２０４号	波多津町	830	H27～	新設
	国道２０４号	木須町	260	R8～	改築
	国道２０４号	波多津町	700	R2～	改築
	国道２０４号	木須～二里町	800	R5～	改築
	国道２０４号	山代町	240	R4～	改築
	伊万里畑川内厳木線	波多津町	800	R4～	新設
	伊万里有田線	二里第一工区（金武・古子）	1,660	H30～	改築
	伊万里有田線	二里第二工区（二里町・立花町）	2,220	R4～	新設
市	重橋～中山線	波多津町	820	H29～R12	改築
	讃岐～古場線	東山代町	300	R10～R12	改築
	大坪～桃川線	松浦町	885	未定	改築
	府招～藤川内線	松浦町	640	未定	改築

2　スクールゾーン

ゾーン名	伊万里小学校	主な規制	速度規制、車両進入禁止、大型車通行禁止、一方通行・駐車禁止、指定方向外進行禁止

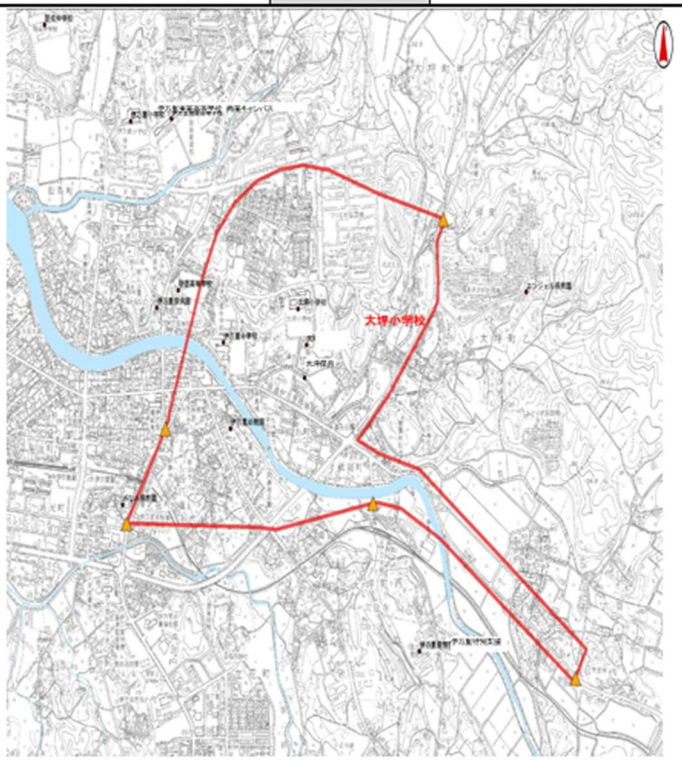
学校等の名称
伊万里小学校
啓成中学校
いまり保育園
カトリック幼稚園



▲ スクールゾーン標示

ゾーン名	大坪小学校	主な規制	速度規制、車両進入禁止、大型車通行禁止、一方通行・駐車禁止、指定方向外進行禁止

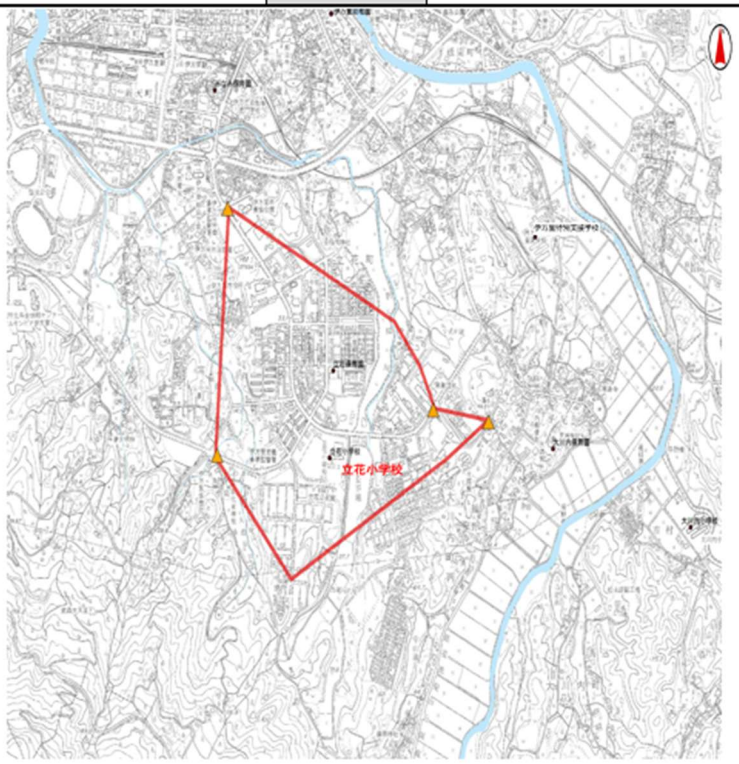
学校等の名称
大坪小学校
伊万里中学校
大坪保育園
みなみ保育園
伊万里幼稚園



▲ スクールゾーン標示

ゾーン名	立花小学校	主な規制	速度規制、駐車禁止、はみだし禁止

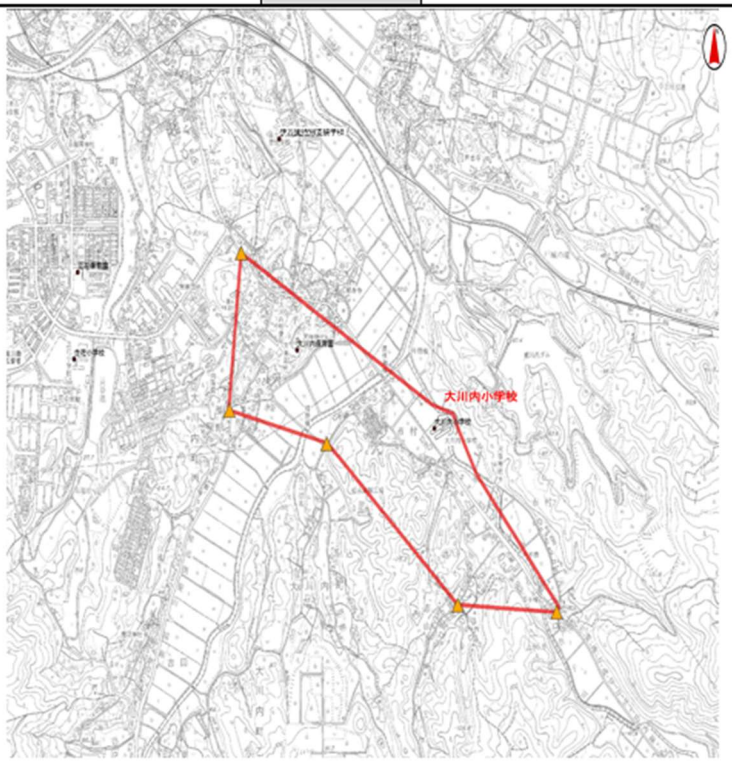
学校等の名称
立花小学校
立花保育園



スクールゾーン標示

ゾーン名	大川内小学校	主な規制	指定方向外進行禁止、駐車禁止

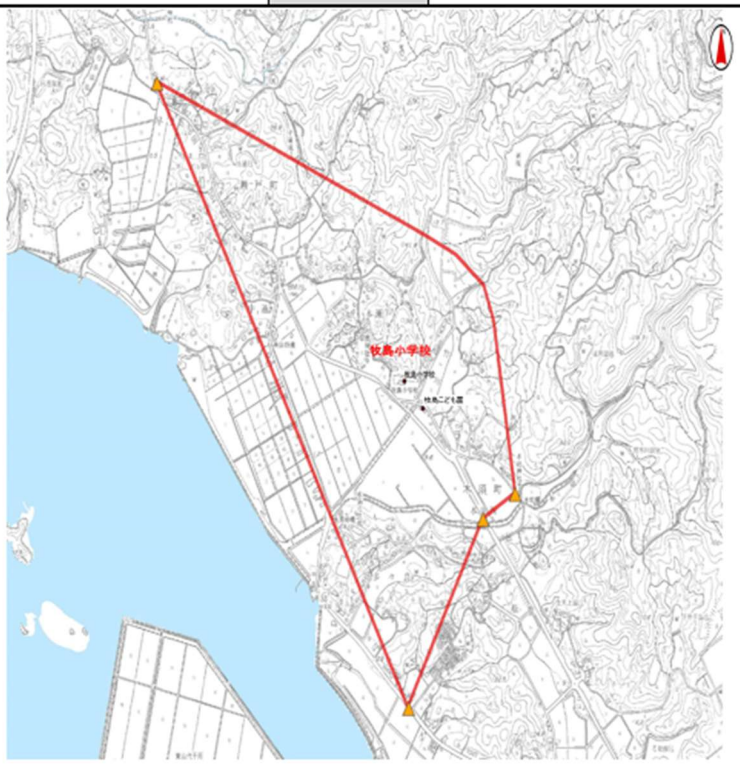
学校等の名称
大川内小学校
大川内保育園



スクールゾーン標示

ゾーン名	牧島小学校	主な規制	速度規制、指定方向外進行禁止、駐車禁止

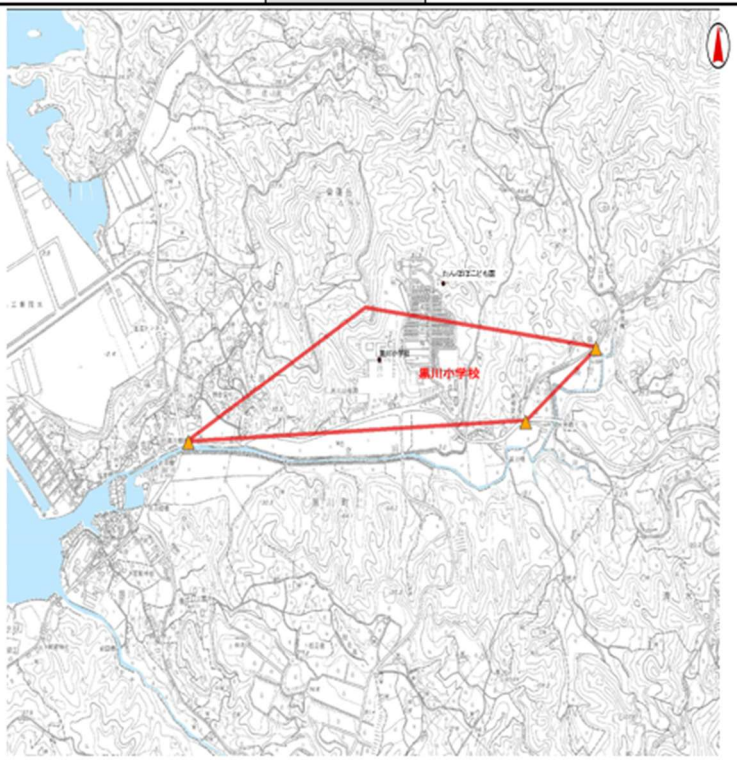
学校等の名称
牧島小学校
牧島こども園



スクールゾーン標示

ゾーン名	黒川小学校	主な規制	速度規制、駐車禁止

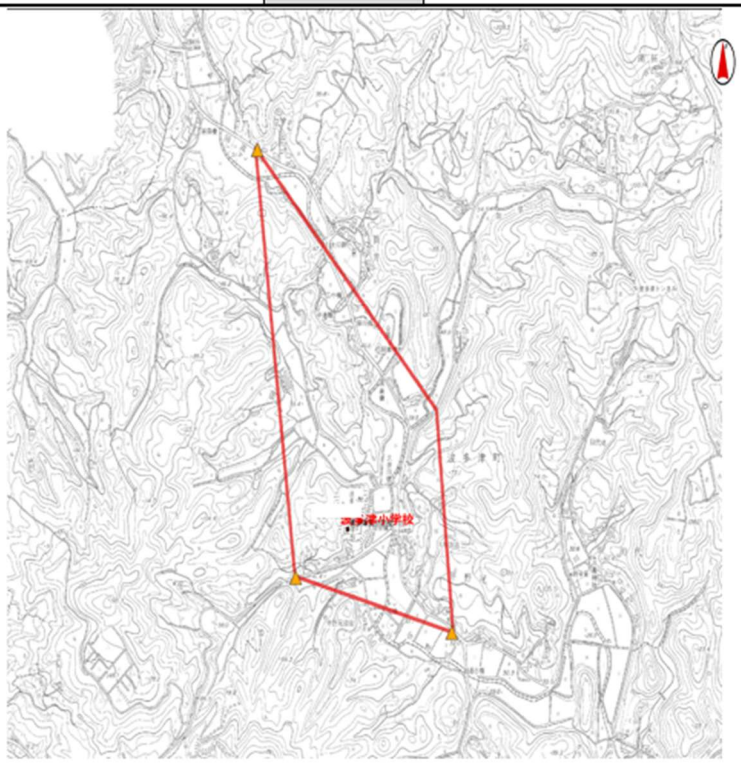
学校等の名称
黒川小学校
青嶺中学校



スクールゾーン標示

ゾーン名	波多津小学校	主な規制	速度規制

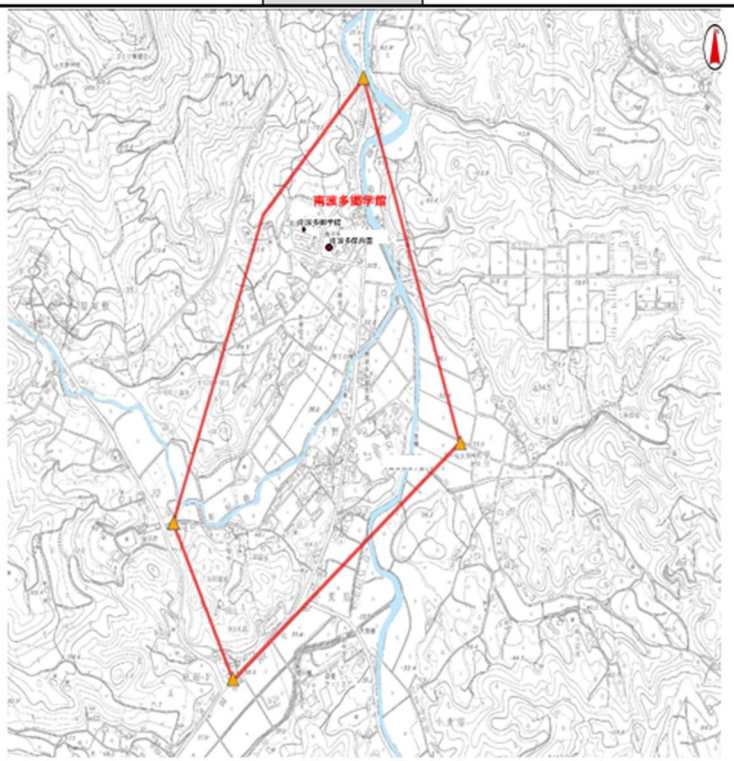
学校等の名称
波多津小学校



スクールゾーン標示

ゾーン名	南波多郷学館	主な規制	速度規制、駐車禁止

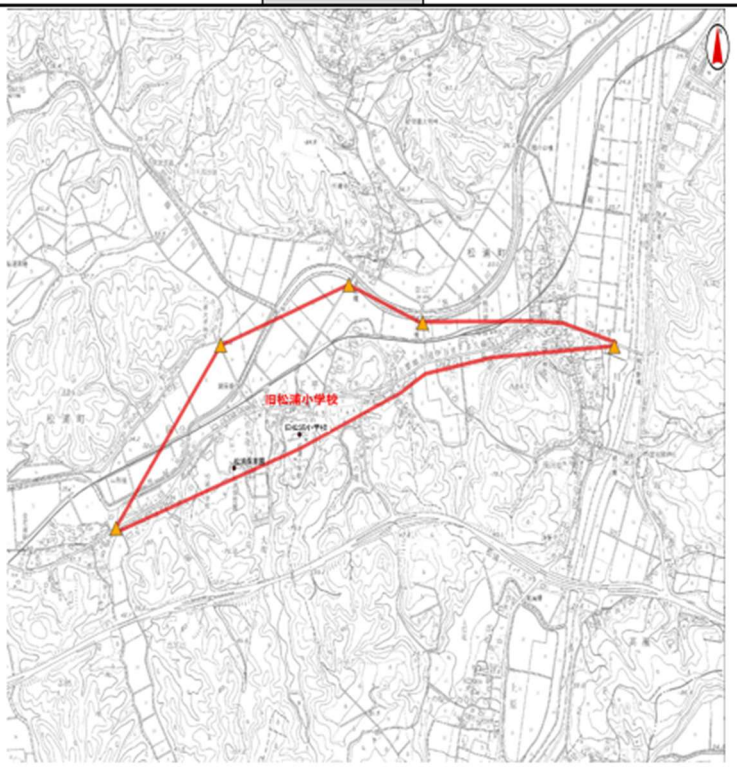
学校等の名称
南波多郷学館
南波多保育園



スクールゾーン標示

ゾーン名	旧松浦小学校	主な規制	速度規制、大型車通行禁止、指定方向外進行禁止、駐車禁止

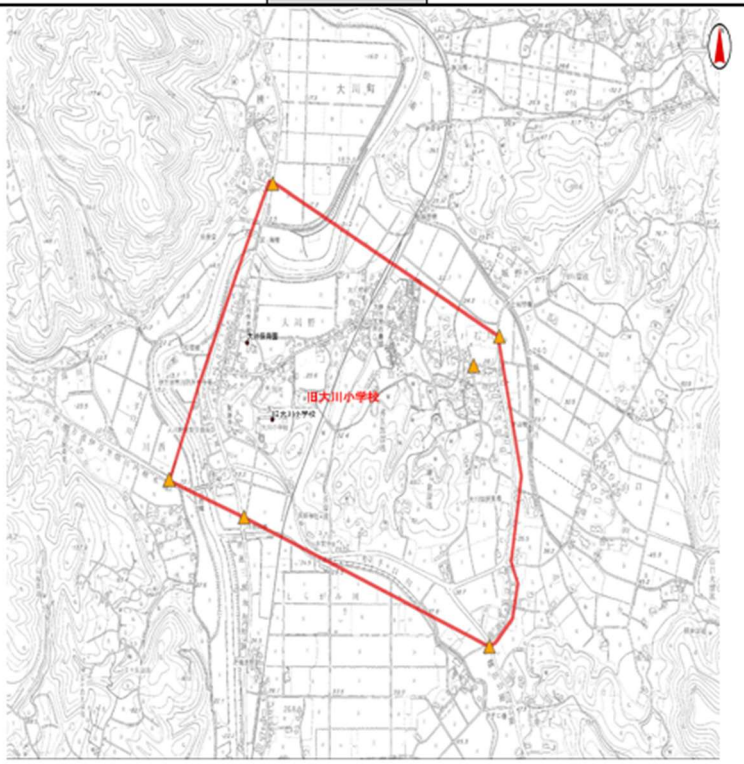
学校等の名称
東陵学園
松浦保育園



スクールゾーン標示

ゾーン名	旧大川小学校	主な規制	速度規制、駐車禁止

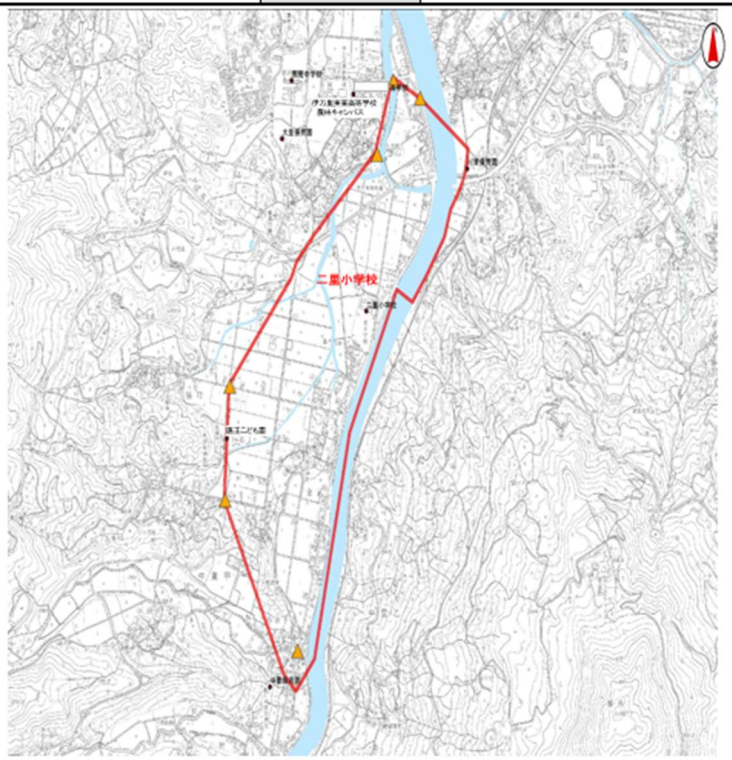
学校等の名称
東陵学園
大川保育園



スクールゾーン標示

ゾーン名	二里小学校	主な規制	速度規制、指定方向外進行禁止、駐車禁止

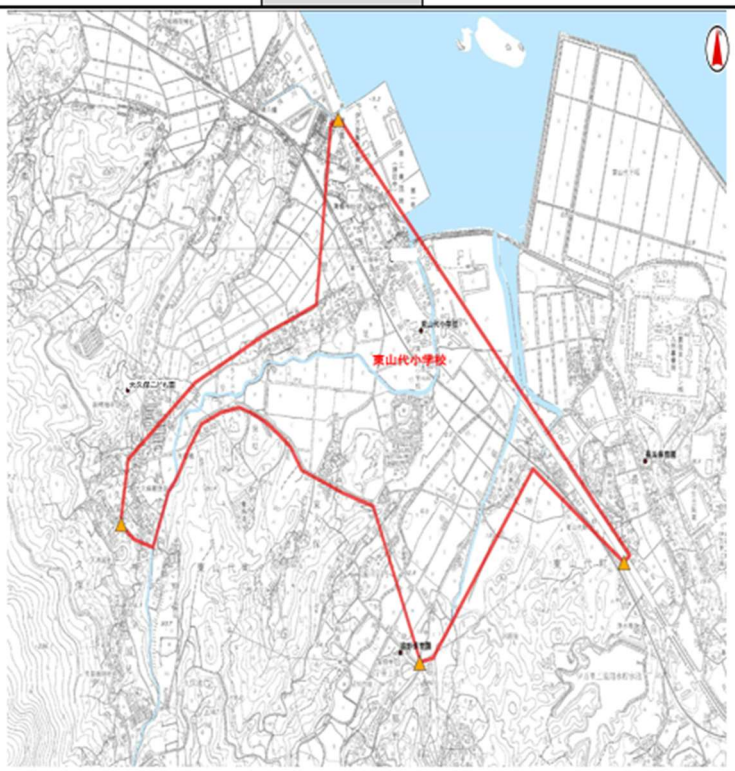
学校等の名称
二里小学校
川東保育園
医王こども園
中里保育園



△ スクールゾーン標示

ゾーン名	東山代小学校	主な規制	速度規制、大型車通行禁止、駐車禁止

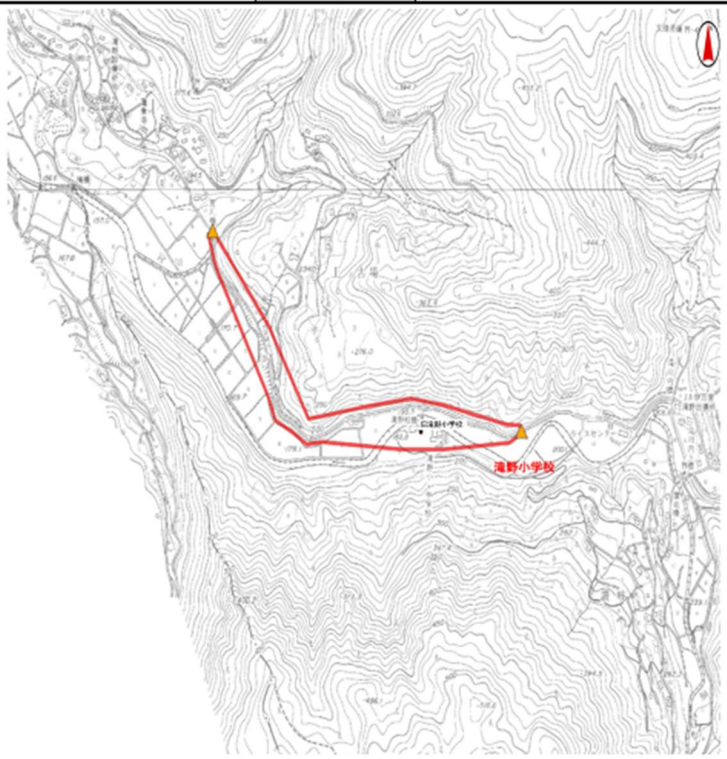
学校等の名称
東山代小学校
大久保こども園
板野保育園



△ スクールゾーン標示

ゾーン名	旧滝野小学校	主な規制	速度規制

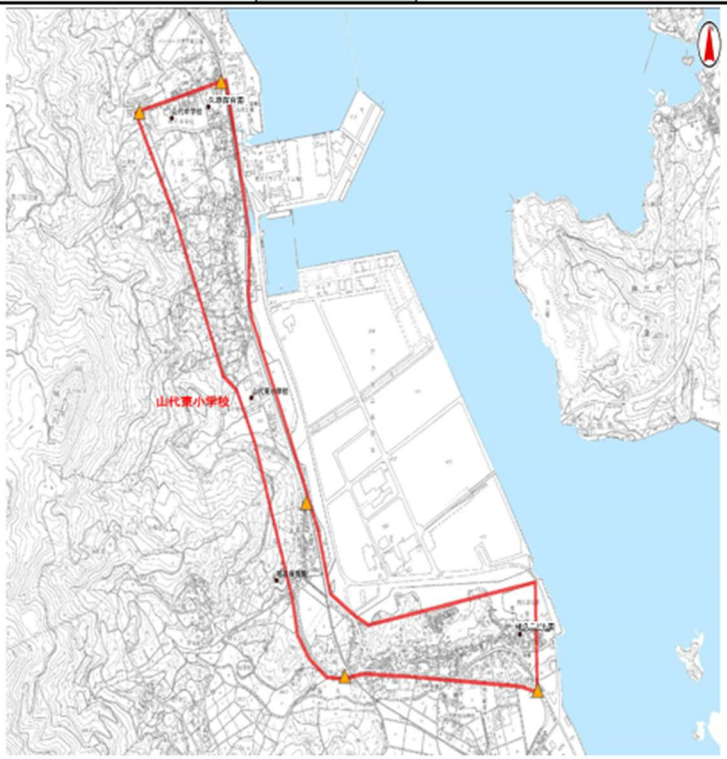
学校等の名称
旧滝野小学校



スクールゾーン標示

ゾーン名	山代東小学校	主な規制	速度規制、一方通行、指定方向外進行禁止、駐車禁止

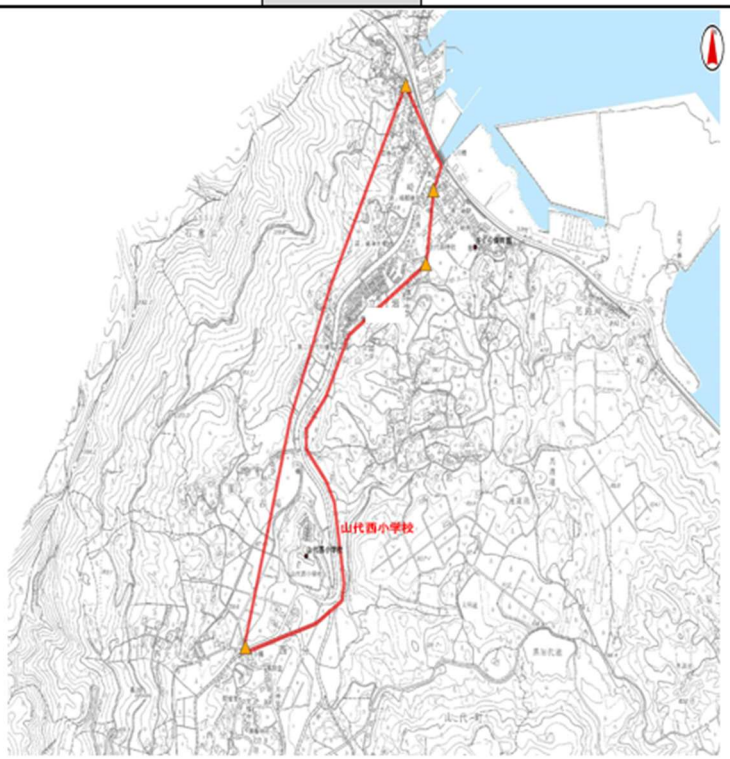
学校等の名称
山代東小学校
山代中学校
久原保育園
穂久こども園
昭石保育園



スクールゾーン標示

ゾーン名	山代西小学校	主な規制	速度規制、指定方向外進行禁止

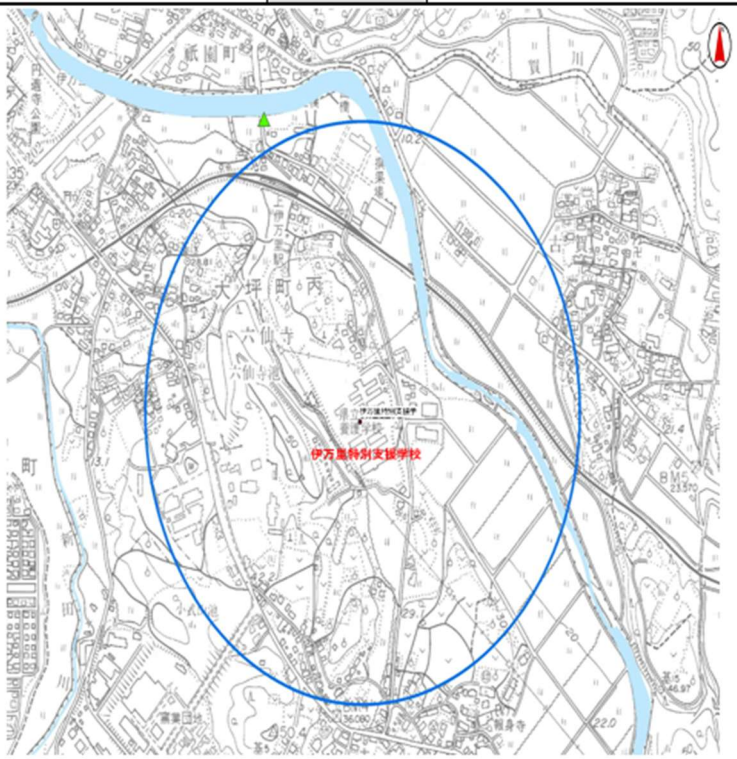
学校等の名称
山代西小学校
さくら保育園



▲ スクールゾーン標示

ゾーン名	伊万里特別支援学校	主な規制	速度規制、駐車規制

施設名
伊万里特別支援学校



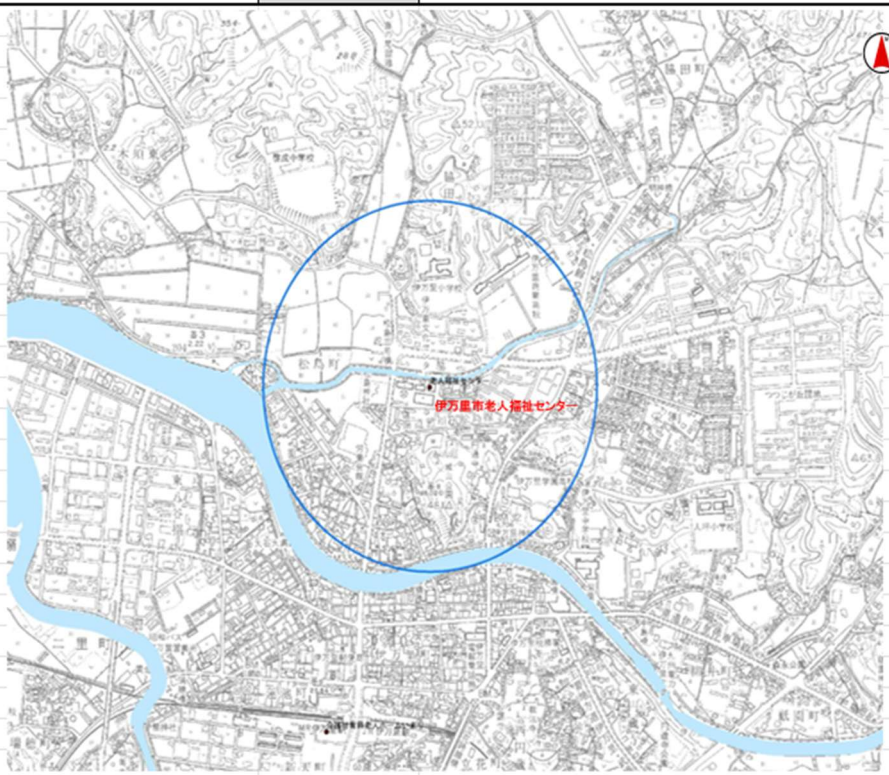
▲ スクールゾーン標示

３　シルバーゾーン

ゾーン名	伊万里市老人福祉センター	主な規制	速度規制、車両進入禁止、大型車通行禁止、一方通行、指定方向外進行禁止、駐車禁止

施設名

伊万里市老人福祉センター

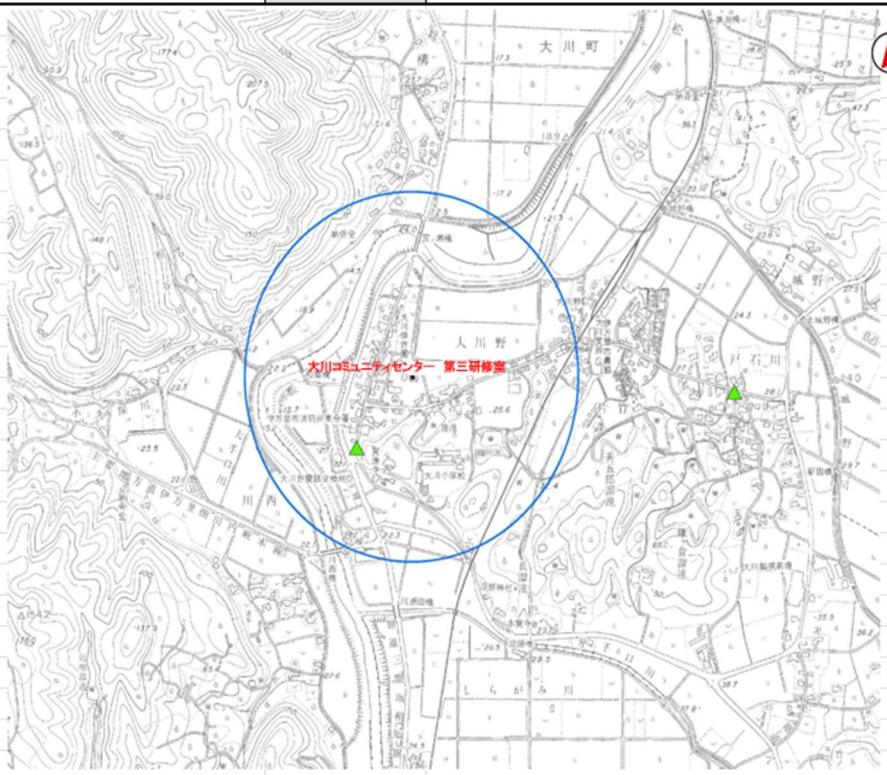


▲シルバーゾーン標識

ゾーン名	大川コミュニティセンター　第三研修室	主な規制	一方通行

施設名

大川老人憩いの家

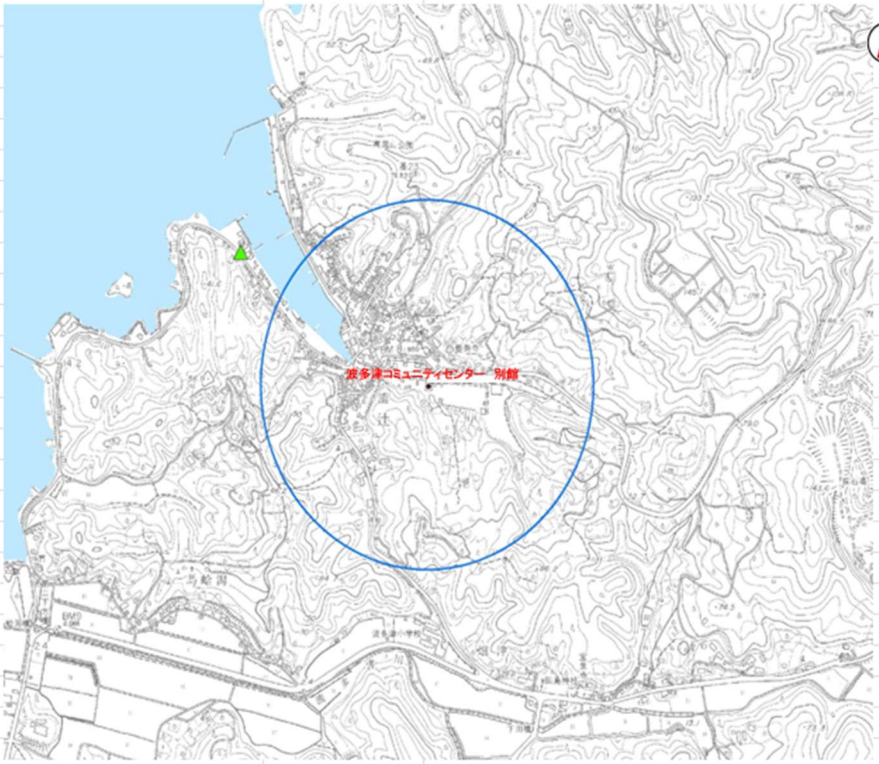


▲シルバーゾーン標識

ゾーン名	波多津コミュニティセンター 別館	主な規制	駐車禁止

施設名

波多津老人憩いの家

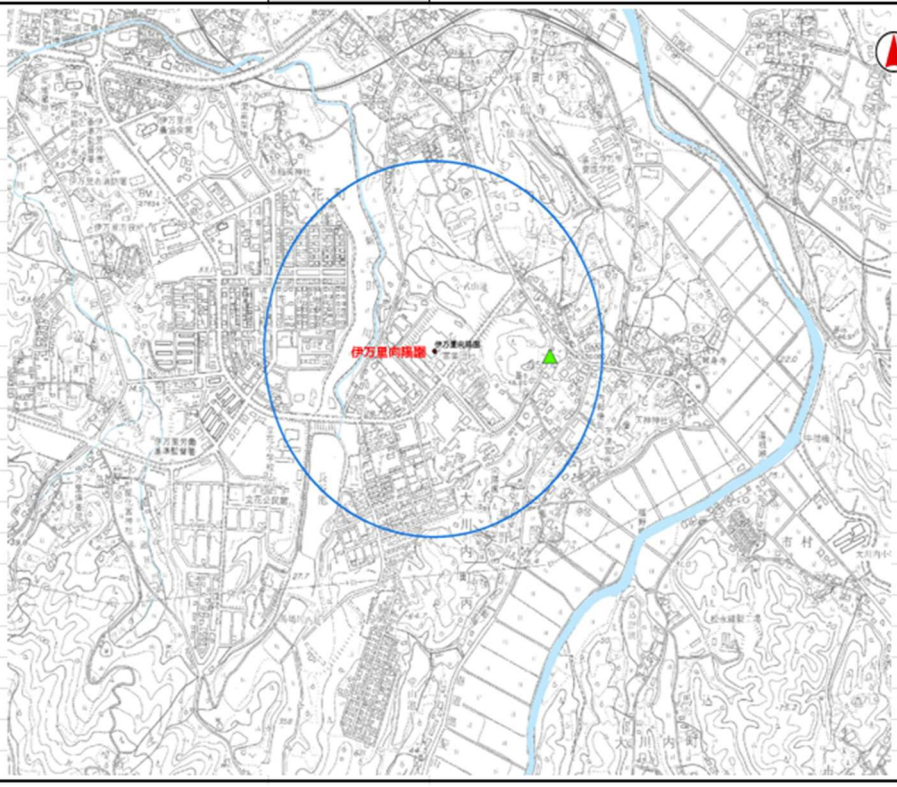


▲シルバーゾーン標識

ゾーン名	伊万里向陽園	主な規制	速度規制

施設名

伊万里向陽園



▲シルバーゾーン標識

ゾーン名	山代コミュニティセンター 別館	主な規制	一方通行、指定方向外進行禁止、駐車禁止

施設名
山代老人憩いの家

▲シルバーゾーン標識

４　踏切設置箇所　　（九州旅客鉄道株式会社　筑肥線）

区間	名称	踏切種別	交通規制	交通量（三輪以上）	踏切道	
					幅員 m	長さ m
佐里～駒鳴	蜜柑山下	3		8	2.5	7.1
〃	山神	1		31	7.0	5.8
〃	山神第２	3		26	2.3	7.3
駒鳴～大川野	白木	1	C	117	3.2	6.5
〃	舞淵	4	B	5	2.1	7.0
〃	火葬場	1	C	44	3.0	5.6
〃	三軒屋	3	B	18	1.8	7.0
大川野駅構内	立川	1	C	76	3.9	8.3
〃	砥石川	1		2,992	6.5	5.6
大川野～肥前長野	学校裏	1	B	6	3.0	6.0
肥前長野駅構内	長野	1		3,362	9.5	8.9
肥前長野～桃川	第１川原	1		15	4.0	6.1
〃	田原	1		12	4.1	11.4
〃	中島	1		15	3.5	5.4
桃川～金石原	提川	1		737	4.3	5.8
〃	第３下平	1	B	13	1.6	7.4
〃	学校前	1		28	4.1	13.0
〃	鍋の原	1		180	6.0	5.7
〃	第１久良木	1		8	4.0	5.7
〃	山形	1	B	11	4.0	5.5
金石原駅構内	金石原	1		235	6.2	9.5
金石原～上伊万里	山添	1	A	7	3.3	7.0
〃	浪瀬	1		9	2.8	6.3
〃	官山	1	C	67	3.9	5.6
上伊万里駅構内	六仙寺	1		957	5.5	6.0
上伊万里～伊万里	前田	4	B	5	1.7	7.2

区間	名称	踏切種別	交通規制	交通量（三輪以上）	踏切道	区間
上伊万里～伊万里	柿　　内	1	B	77	3.0	5.8
〃	長　　谷	1		53	5.1	5.9
〃	金　　谷	1		130	3.0	5.7
伊万里駅構内	高 等 学 校	1		1,990	4.4	5.0

※踏切種別の凡例　1：警報機あり、遮断機あり　3：警報機あり、遮断機なし
4：警報機なし、遮断機なし

※交通規制の凡例　A:歩行者以外の通行禁止　B:二輪自動車、農耕用車両、軽自動車以外の自動車の通行禁止　C:大型車の通行禁止　空白:規制なし

（松浦鉄道株式会社　西九州線）

区間	名称	踏切種別	交通規制	交通量（三輪以上）	踏切道	区間
夫婦石～金武間	長　井　手	1		143	2.8	6.0
金武～川東間	川　　向	1		228	12.0	6.7
〃	登　　野	1		124	5.0	6.0
川東～伊万里間	川　　東	1		1,274	3.7	8.7
伊万里駅構内	中　井　樋	1	C	695	3.4	20.0
伊万里～東山代間	東 八 谷 搦	1		11,098	12.4	9.1
〃	笹　　尾	1	C	154	3.5	6.0
〃	ハ　ジ　山	1		2,909	4.8	6.3
〃	長　　浜	1		188	4.0	6.0
東山代～里間	浦　　浜	4		5	2.8	6.2
〃	天　　神	1		195	4.0	6.0
〃	脇　　野	1		2,163	6.0	6.0
〃	新　　搦	1	B	6	2.0	6.0
里～楠久間	里	1		1,254	10.3	6.0
〃	青　　幡	4	B	6	1.8	6.0
〃	里　蕨　野	4	B	0	1.6	6.8
楠久駅構内	土　　場	1		1,523	7.0	6.2
楠久～鳴石間	四　軒　屋	1		444	4.5	6.6
〃	美　　鈴	1	C	170	3.3	7.2
〃	鳴　　石	1	C	169	6.3	8.5
鳴石～久原間	久 垣 炭 鉱	1	C	96	3.0	6.0
〃	住　宅　前	1	C	62	3.4	6.0
久原駅構内	下場の波止場	4	B	0	1.6	6.4
〃	久　原　大	1		7,071	20.4	7.0
久原～波瀬間	波　　瀬	1		546	5.7	7.0
波瀬～浦ノ崎間	浜 の 志 木	4	B	0	1.8	6.0
〃	塩　　浜	1		14	3.0	6.0
〃	黒　藻　下	1		341	5.8	9.4
浦ノ崎～福島口間	浦　ノ　崎	1		1,941	12.4	6.0

※踏切種別、交通規制の凡例については九州旅客鉄道と同様。

５　都市公園及び児童遊園設置状況

●都市公園

No	施　設　名	所　在　地	開設年月日	面　積(ha)
1	国見台公園	二里町大里	S51.3.31	21.80
2	城山公園	松島町	S50.4.1	0.84
3	祇園公園	大坪町祇園町	S50.4.1	0.72
4	黒川公園	黒川町塩屋	S50.4.1	1.01
5	蓮　池　児童公園	伊万里町蓮池町	S50. 3.31	0.12
6	栄　町　　〃	大坪町栄町	S50. 3.31	0.22
7	長　浜　　〃	東山代町長浜	S50. 4. 1	0.19
8	里・福和　　〃	東山代町里	S50. 4. 1	0.13
9	立　花　　〃	立花町立花台三丁目	S59. 2. 1	0.43
10	伊万里大川内山 鍋島藩窯公園	大川内町大川内山	S59.2.1	1.77
11	今　町　児童公園	伊万里町今町	S62. 7. 1	0.07
12	駅　南　　〃	新天町中井樋	S62. 7. 1	0.13
13	円造寺公園	立花町東円蔵寺	H5.4.1	2.10
14	中井樋　児童公園	新天町中井樋	H 1. 4. 1	0.21
15	浜新田　　〃	波多津町浦	H 3. 4. 1	0.06
16	東八谷搦 新田川河畔公園	二里町東八谷搦	H 6. 4. 1	0.35
17	東八谷搦 おまつり広場	二里町東八谷搦	H 6. 4. 1	0.36
18	東八谷搦 一本松公園	二里町東八谷搦	H 6. 4. 1	0.23
19	鳴石搦公園	山代町楠久	H 9. 4. 1	0.33
20	南ヶ丘公園	立花町南ヶ丘	H12. 4. 1	0.06
21	上ノ山公園	脇田町脇田	H12. 4. 1	0.22
22	伊万里団地公園	山代町楠久	H12. 4. 1	0.10

No	施　設　名	所　在　地	開設年月日	面　積(ha)
23	あさひが丘公園	大坪町あさひが丘	H12. 4. 1	0.50
24	つつじヶ丘北公園	大坪町つつじヶ丘	H12. 4. 1	0.08
25	つつじヶ丘中央公園	大坪町つつじヶ丘	H12. 4. 1	0.33
26	つつじヶ丘南公園	大坪町つつじヶ丘	H12. 4. 1	0.06
27	森永公園	大坪町祇園町	H12. 4. 1	0.19
28	川久保公園	脇田町脇田	H13. 4. 1	0.17
29	松島公園	松島町	H13. 4. 1	0.11
30	立花台北公園	立花町立花台三丁目	H13. 4. 1	0.15
31	立花台中央公園	立花町立花台三丁目	H13. 4. 1	0.49
32	立花台南公園	立花町立花台三丁目	H13. 4. 1	0.12
33	都川内湖水公園	大坪町上古賀	H15.1.1	1.86
34	楠久津公園	山代町楠久津	H15.4.1	2.36
35	伊万里ファミリーパーク	黒川町福田	H23.4.1	11.40
36	立花台大道田公園	立花町立花台三丁目	H20. 4. 1	0.17
37	長浜勝田公園	東山代町長浜	H25. 4. 1	0.05

●児童遊園

No	施　設　名	所　在　地	開設年月日	面　積(ha)
1	大川児童遊園	大川町大川野	S47.4. 1	0.13
2	川東　　〃	二里町大里	H5.4. 1	0.12
3	山代　　〃	山代町立岩	H6.4. 1	0.09
4	片竹　　〃	大川町片竹	S51.4. 1	0.13

６　市内道路凍結注意箇所　　（令和８年３月３１日現在）

路　線　名	地　区　名	場　　所
市道 平尾～脇田線	伊万里地区、立花地区	幸橋、立花跨線橋、 市役所入口交差点～平尾交差点
市道 延命橋	伊万里地区	延命橋
市道 松島橋	伊万里地区	松島橋
市道 大坪～脇田線	伊万里地区	脇田交差点～白野北交差点
市道 上ノ山１号線	伊万里地区	脇田町上ノ山区地内
市道 公園橋線	大坪地区	公園橋
市道 栄町２号線　外	大坪地区	大坪町栄町区地内
市道 古賀１８号線	大坪地区	都川内橋、戸次郎橋
市道 池ノ峠～古賀線	大坪地区	伊万里市十三塚交差点（Ｄ鳥前） ～古賀交差点
市道 大坪～真坂線	大坪地区	園芸流通センター前
市道 あさひが丘１号線	大坪地区	あさひが丘団地入口交差点 ～大坪分団第三部格納庫
市道 白野～原屋敷線	大坪地区、南波多地区	大坪分団第二部格納庫 ～伊万里畑川内厳木線
国道２０２号	立花地区	伊万里高架橋
市道 立花台～富士町線	立花地区	とあれ美容室～アン美容室
市道 窯業団地線	立花地区	伊万里温泉前
市道 新天町６号線	立花地区	建設業組合前
市道 富士町～腰岳線	立花地区	立花町富士町区地内 （パティスリーイルク前～腰岳）
市道 渚４号線	立花地区	３号配水池～林道腰岳・青螺山線
市道 小石原６号線	大川内地区	向橋
市道 小石原７号線	大川内地区	福岡金網工業
市道 市の瀬～大山～鼓線	大川内地区	大川内町字大山地内
市道 市の瀬線	大川内地区	市村区九班集会所

路　線　名	地　区　名	場　　所
市道 古賀～正力坊線	大川内地区	都川内橋、戸次郎橋
市道 大川内山５号線	大川内地区	権現橋～大秀窯
市道 平尾～福野線	大川内地区	平尾公民館～大川内保育園
市道 上伊万里～平尾線	大川内地区	特別支援学校前
黒川松島線	黒川地区	大平山周辺
伊万里畑川内厳木線	黒川地区	畑川内
伊万里畑川内厳木線	黒川地区	花房
市道 環境センター線	黒川地区	旧環境センター前
市道 立目～楠立線	黒川地区	伊万里畑川内厳木線 ～準用河川楠立川起点付近
市道 横野１号線	黒川地区	横野バス停～清水バス停
市道 清水２号線　外	黒川地区	黒川町清水区地内
国道２０４号	波多津地区	木場
国道２０４号	波多津地区	鶴懸峠
市道 加倉～古場線	波多津地区	井本運輸～旧青葉台公民館
市道 開拓１号線	波多津地区	波多津町木場区地内
市道 煤屋６号線外	波多津地区	波多津町煤屋区地内
市道 大曲～原屋敷線	南波多地区	伊万里畑川内厳木線～大野岳
市道 井手野１７号線	南波多地区	南波多保育園前
県道 八幡岳公園線	大川地区	東田代
県道 伊万里畑川内厳木線	大川地区	立川
県道 相知山内線	大川地区	駒鳴
市道 立川～東田代線	大川地区	大川町東田代区地内
市道 山口～東田代線	大川地区	山倉橋
市道 宿１号線	大川地区	河上橋
市道 大川野～長野線	大川地区	上川橋

路　線　名	地　区　名	場　　所
市道 川原～井手口線	大川地区	善徳橋
市道 川原～岳坂線	大川地区	大黒大橋
市道 提川～川西線	松浦地区	東陵中学校周辺
市道 岳坂１号線	松浦地区	岳坂公民館周辺
市道 提川～笠椎線	松浦地区	岳坂区倉庫周辺
国道４９８号	二里地区	国見道路
市道 金武～腰岳線	二里地区	金武橋 ～トラピスチヌ修道院
市道 古子線　外３路線	二里地区	二里町古子区地内
市道 長井手～川内線	二里地区	吉野区ポンプ格納庫
市道 川内～中古場線　外５路線	二里地区	二里町川内区地内
市道 作井手～炭山線	二里地区	二里町中田区地内
市道 川東２号線	二里地区	伊高坂
市道 川東橋～伊万里駅前線	二里地区	川東橋
市道 川西～里線	二里地区、東山代地区	伊万里実業高校農林キャンパス前 日尾入口交差点付近
県道 伊万里松浦線	東山代地区	大久保、滝川内
市道 讃岐～古場線	東山代地区	東山代町滝川内区地内
市道 滝川内２号線	東山代地区	滝川内公民館付近
市道 辻の堂～奥蛇古場線	東山代地区	東山代町滝川内辻の堂区
市道 竹の古場～世知原線	東山代地区	東山代町滝川内下分区
市道 大里１４号線	東山代地区	東山代町脇野区地内 ～大久保区
市道 脇野１号線	東山代地区	東山代町脇野　脇野区地内 （後藤デザイン事務所付近）
市道 脇野５号線	東山代地区	東山代町脇野　脇野区地内 （立石農機付近）
市道 大里１６号線	東山代地区	東山代町長浜 （国見団地内）

路　線　名	地　区　名	場　　所
市道 長浜１３号線	東山代地区	ＪＡフーズさが 伊万里チキンフーズ工場付近
県道 川内野浦の崎港線	東山代地区、山代地区	川内野、東分、西分
市道 楠久２号線	山代地区	楠久住宅上り口
市道 楠久～辻の堂線	山代地区	山代町城区倉庫前
市道 久原～野々頭線　外	山代地区	山代町東分　野々頭区地内
市道 東分１号線　外	山代地区	山代町東分　東分区地内

※上記以外にも、山間部や橋梁等では道路の凍結に注意が必要です。

７　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
同 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 日法律第 36 号
令和 5 年 6 月 16 日法律第 58 号

（市町村交通安全対策会議）

第１８条　市町村は、市町村交通安全計画を作成し、及びその実施を推進させるため、条例で定めるところにより、市町村交通安全対策会議を置くことができる。

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

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

（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ことができる。

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。)を作成することができる。この場合において、市町村交通安全実施計画は、都道府県交通安全実施計画に抵触するものであつてはならない。

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

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

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

８　伊万里市交通安全対策会議条例

昭和46年３月27日
条例第５号
改正　昭和48年３月29日条例第６号
昭和62年６月29日条例第18号
平成８年３月27日条例第４号
平成26年３月26日条例第４号
注　昭和62年６月から改正経過を注記した。

（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、伊万里市交通安全対策会議（以下「交通安全対策会議」という。）を置く。

（所掌事務）

第２条　交通安全対策会議は、次の各号に掲げる事務をつかさどる。

(1)　伊万里市交通安全計画を作成すること。

(2)　前号に掲げるもののほか、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すること。

（組織）

第３条　交通安全対策会議は、会長及び委員12人以内で組織する。

２　委員は、次の各号に掲げる者のうちから、市長が委嘱又は任命する。

(1)　国及び佐賀県の出先機関の職員

(2)　佐賀県警察の警察官

(3)　市の職員

(4)　市の教育委員会の教育長

(5)　伊万里・有田消防組合の伊万里消防署の長

(6)　九州旅客鉄道株式会社の職員

(7)　松浦鉄道株式会社の職員

(8)　関係団体の代表者

（昭62条例18・平８条例４・平26条例４・一部改正）

（会長）

第４条　会長は、市長をもって充てる。

２　会長は、会務を総理する。

３　会長に事故あるときは、あらかじめその指名する委員がその職務を代理する。

（会議）

第５条　交通安全対策会議は、会長が招集する。

２　交通安全対策会議は、委員の半数以上が出席しなければ会議を開くことができない。

３　交通安全対策会議の議事は、出席委員の過半数で決し、可否同数のときは、会長の決するところによる。

（庶務）

第６条　交通安全対策会議の庶務は、総務部において処理する。

（委任）

第７条　この条例に定めるもののほか、交通安全対策会議の運営に関し必要な事項は、会長が交通安全対策会議に諮って定める。

附　則

この条例は、昭和46年４月１日から施行する。

附　則（昭和48年３月29日条例第６号）

この条例は、伊万里市部設置条例（昭和48年条例第１号）の施行の日から施行する。

附　則（昭和62年６月29日条例第18号）

この条例は、公布の日から施行する。

附　則（平成８年３月27日条例第４号）

この条例は、公布の日から施行する。

附　則（平成26年３月26日条例第４号）

この条例は、平成26年４月１日から施行する。

９　伊万里市交通安全対策会議会長及び委員一覧

No	氏名	機関　・　団体役職名	適用
1	深浦　弘信	伊万里市長	会長
2	白濱　謙吾	佐賀国道事務所武雄維持出張所長	１号委員
3	西久保　博貴	伊万里土木事務所長	〃
4	平川　博幸	伊万里警察署長	２号委員
5	山口　裕之	伊万里市総務部長	３号委員
6	吉永　大輔	伊万里市建設農林水産部長	〃
7	中尾　聡彦	伊万里市教育長	４号委員
8	鳥羽　広幸	伊万里・有田消防組合伊万里消防署長	５号委員
9	阿部　俊浩	九州旅客鉄道株式会社佐賀鉄道事業部長	６号委員
10	沼口　隆之	松浦鉄道株式会社運輸部長	７号委員
11	竹内　和教	伊万里地区交通安全協会会長	８号委員
12	力武　由美	いまり女性ネットワーク代表	〃