

第2次始良市交通安全計画

(平成28年度～32年度)

～交通事故のない「県内一暮らしやすいまち」を目指して～



始良市交通安全対策会議

目 次

I	計画の基本的事項	1
1	計画策定の背景	1
(1)	経緯	1
(2)	現状及び計画の必要性	1
2	計画の位置づけ	1
3	計画期間	1
4	計画の基本理念	1
5	計画の推進	2
(1)	基本的考え方	2
(2)	施策推進の考え方	2
II	施策の展開	5
第1部	道路交通の安全	5
第1章	道路交通事故のない社会を目指して	6
第1節	地域の交通安全対策における行政等の役割	6
第2節	道路交通事故の現状と今後の展望	6
1	道路交通事故の現状	6
2	道路交通を取り巻く状況の展望	7
3	交通事故死者数・発生件数の減少に向けた取組み	7
第2章	道路交通の安全についての対策	8
第1節	今後の道路交通安全対策を考える視点	8
◎	最重点 子どもと高齢者の安全確保	8
◎	重点	8
1	歩行者及び自転車の安全確保	8
2	通学道路を含む生活道路及び幹線道路における安全確保	9
3	市民自らの意識改革等による交通安全意識の高揚	9
第2節	講じようとする施策	9
1	子どもと高齢者に対する交通安全対策の充実・強化	9
2	道路交通環境の整備	9
(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	9
ア	生活道路における交通安全対策の推進	9
イ	通学路等の歩道整備の推進	9
ウ	高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備	10
(2)	道路ネットワークの整備と規格の高い道路の利用促進	10

ア	適切に機能分担された道路網の整備	10
イ	改築による道路交通環境の整備	10
ウ	高規格道路の利用促進	10
(3)	交通安全施設等整備事業の推進	10
(4)	自転車利用環境の総合的整備	10
(5)	地域住民等と一体となった道路交通環境の整備	10
(6)	効果的で重点的な事故対策の推進	10
ア	事故危険箇所（事故多発地点）対策の推進	11
イ	交通安全施設等の整備	11
ウ	地域に応じた安全の確保	11
(7)	円滑・快適で安全な道路交通環境の整備	11
ア	円滑・快適で安全な道路交通環境の整備	11
イ	道路の使用及び占用の適正化等	11
(8)	総合的な駐車対策の推進	11
(9)	災害に備えた道路交通環境の整備	11
ア	災害に備えた道路の整備	12
イ	災害情報の提供	12
(10)	交通安全に寄与する道路交通環境の整備	12
ア	子供の遊び場等の確保	12
イ	道路法に基づく通行の禁止又は制限	12
3	交通安全思想の普及徹底	12
(1)	段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	12
ア	幼児に対する交通安全教育	12
イ	児童に対する交通安全教育	12
ウ	中学生に対する交通安全教育	13
エ	高校生に対する交通安全教育	13
オ	成人に対する交通安全教育	13
カ	高齢者に対する交通安全教育	13
キ	障がい者に対する交通安全教育	14
ク	外国人に対する交通安全教育	14
(2)	効果的な交通安全教育の推進	14
(3)	交通安全に関する普及啓発活動の推進	14
ア	交通安全運動の推進	14
イ	自転車の安全利用の推進	14
ウ	すべての座席におけるシートベルトの正しい着用 の徹底	14

エ	チャイルドシートの正しい着用の徹底	15
オ	反射材用品の普及促進	15
カ	効果的な広報の実施	15
キ	その他の普及啓発活動の推進	15
(4)	交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進	15
(5)	住民の参加・協働の推進	15
4	安全運転の確保	16
5	道路交通秩序の維持	16
(1)	暴走族対策の強化	16
ア	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	16
イ	暴走行為をさせないための環境づくり	16
6	救急・救助活動の充実	16
(1)	救急・救助体制の整備	16
ア	救急・救助体制の整備・拡充	16
イ	心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動の推進	17
ウ	救急救命士の養成・配置等の推進	17
エ	救急・救助施設の整備の推進	17
7	損害賠償の適正化をはじめとした被害者支援の推進	17
(1)	損害賠償の請求についての援助等	17
ア	交通事故相談活動の推進	17
イ	損害賠償請求の援助活動等の強化	17
(2)	交通事故被害者支援の充実強化	17
ア	自動車事故被害者等に対する援助措置の充実	17
イ	交通災害共済制度への加入促進	17
第2部	踏切道における交通の安全	18
第1章	踏切事故のない社会を目指して	19
第2章	踏切道における交通安全対策	19
第1節	今後の踏切道における交通安全対策を考える視点	19
第2節	講じようとする施策	19
1	踏切道の立体交差化、構造の改良の促進	19
2	踏切保安設備の整備及び交通規制の実施	19
3	踏切道の統廃合の促進	20

I 計画の基本的事項

第2次始良市交通安全計画の基本的事項は、次のとおりとする。

1 計画策定の背景

(1) 経緯

交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図るため、交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）及び昭和46年度から5年ごとに策定されている鹿児島県交通安全計画に基づき、始良・加治木・蒲生の旧3町において、県と同じく昭和46年度から5年ごとに町交通安全計画を策定し、国、県、町、関係機関・団体等が一体となって各般にわたる交通安全対策を実施してきたが、第10次鹿児島県交通安全計画策定の年にあたる本年度をもって、第2次始良市交通安全計画を策定するものである。

(2) 現状及び計画の必要性

県全体としては、今後、人口の減少や高齢化に伴い、県民の車両保有台数は減少が見込まれるが、本市においては、県央に位置する地理的条件や、道路整備が進んでいることなどから、通過交通の増加等により、一層多くの交通事故が発生することが予想され、極めて厳しい状況にある。

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、市及び関係機関・団体、更には市民一人ひとりが全力をあ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一層強力に推進していく必要がある。

2 計画の位置づけ

この交通安全計画は、現在の交通事故等の状況を踏まえ、交通安全対策基本法第26条第1項の規定により、県交通安全計画に基づき、陸上交通の安全に関し、各関係機関・団体等が講ずべき施策の大綱を定めたものである。

3 計画期間

平成28年度から平成32年度までの5年間とする。

4 計画の基本理念

「人命尊重の交通安全思想に基づく交通事故のない社会の実現」

5 計画の推進

(1) 基本的考え方

交通事故のない社会を実現するため、始良市交通安全対策会議を中心として、国の関係行政機関、県及び関係機関・団体と連携し、この交通安全計画に基づき、本市の交通事故の状況・特性や地域の実態に即した交通安全施策を強力に推進するものとする。

(2) 施策推進の考え方

① 交通事故のない社会を目指して

交通事故は、市民にとって最も身近に感じる危険であり、交通安全の確保は、安全で安心な社会を図っていくための重要な要素であることから、これまで様々な対策がとられてきたにもかかわらず、依然として交通事故発生件数は高い水準で推移しており、更なる対策の実施が必要である。

人命尊重の理念に基づき、また、交通事故がもたらす大きな社会的・経済的損失をも勘案して、究極的には交通事故のない社会を目指していく必要がある。

② 人優先の交通安全思想

全ての交通において、自動車と比較して弱い立場にある歩行者、高齢者、障害者、子ども等、いわゆる交通弱者の安全を一層確保することが求められており、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る。

③ 交通社会を構成する三要素

本計画においては、「道路交通」「踏切道における交通」のそれぞれの交通ごとに、計画期間内に達成すべき目標を設定するとともに、その実現を図るために講じるべき施策を明らかにする。

具体的には、「交通社会を構成する人間」、「車両等の交通機関」及び「交通環境」という三つの要素について、それら相互の関連を考慮しながら、可能な限り成果目標を設定した施策を策定し、かつ、これを市民の理解と協力のもと、強力に推進する。

ア 人に対する安全対策

交通安全に関する教育、普及啓発活動を充実させ、運転者・歩行者の交通安全意識高揚を図ることにより、交通社会に参加する市民一人ひと

りに、安全で安心な交通社会を自ら構築していこうとする前向きな意識を持たせる。

イ 交通機関に対する安全対策

各交通機関の社会的機能や特性を考慮しつつ、高い安全水準を常に維持させるための措置を講ずるものとする。

ウ 交通環境に係る安全対策

機能分担された道路網や交通安全施設等の整備・老朽化対策等を図り、交通環境の整備に当たっては、人優先の考えのもと、人の移動空間と自動車・鉄道等の交通機関との分離を図ることなどにより、混合交通に起因する接触の危険を排除する施策を充実させるものとする。

特に、道路交通においては、通学路を含む生活道路、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するなど、人優先の交通安全対策の更なる推進を図る。

④ 情報通信技術（ICT）の活用

上記三要素を結びつけ、それぞれの施策効果を高めるものとして情報の役割が重要であり、情報化社会が急速に展開する中で、安全で安心な交通社会を構築していくためには、情報を活用することが大切である。

特に、本市において平成23年4月より配信している「始良市防災・地域情報メール」の普及を促進し、市民に必要な道路状況や交通事故発生状況等の交通安全に関する情報を提供することにより、市民の交通安全意識向上に大きく貢献することが期待される。

⑤ 救急・救助活動及び被害者支援の充実

交通事故が発生した場合に、その被害を最小限に抑えるため、迅速な救急・救助活動の充実等を図る。

また、犯罪被害者等基本法を踏まえ、交通安全の分野においても一層の被害者支援の充実を図るものとする。

⑥ 参加・協働型の交通安全活動の推進

交通事故防止のため、市民が主体的に行う交通安全総点検や、地域におけるその特性に応じた取組等により、参加・協働型の交通安全活動を積極的に推進する。

⑦ 効果的・効率的な対策の実施

交通安全対策については、厳しい財政状況を踏まえ効率的な予算執行に

配慮しつつも、地域の交通実態に応じ、安全確保のための効果的な取組を推進することが必要である。

⑧ 公共交通における一層の安全確保

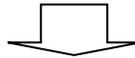
市民の日常生活を支え、ひとたび交通事故等が発生した場合には大きな被害となる公共交通の一層の安全を確保するため、事業者が社内総ぐるみで安全管理体制を構築・改善するよう促すものとする。

Ⅱ 施策の展開

第1部 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、交通事故のない社会を目指す。
- 県の目標（24時間交通事故死者数62人以下、死傷者数7,500人以下）を踏まえ、死者数・事故発生件数の減少に積極的に取り組む。



2 道路交通の安全についての対策

- ◎ 最重点 子どもと高齢者の安全確保
- ◎ 重点
 - 1 歩行者及び自転車の安全確保
 - 2 通学路を含む生活道路及び幹線道路における安全確保
 - 3 市民自らの意識改革等による交通安全意識の高揚



3 講じようとする7つの施策

- ① 子どもと高齢者に対する交通安全対策の充実・強化
- ② 道路交通環境の整備
- ③ 交通安全思想の普及徹底
- ④ 安全運転の確保
- ⑤ 道路交通秩序の維持
- ⑥ 救急・救助活動の充実
- ⑦ 損害賠償の適正化をはじめとした被害者支援の推進

第1章 道路交通事故のない社会を目指して

第1節 地域の交通安全対策における行政等の役割

交通安全は地域社会と密接な関係を有することから、地域の交通事情等を踏まえた上で、地域が主体となって効果的な施策を行うべきである。

また、交通安全対策の推進は、総合的なまちづくりの視点に立って行うものであり、市民に一番身近な公共団体である市の役割は極めて大きい。

その上で、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、また住民が、交通安全に関する各種活動に対して、その計画、実行、評価の各場面において様々な形で参加し、協働していくことが有効である。

さらに、地域の安全性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と併せて一体的に推進していくことが有効かつ重要である。

第2節 道路交通事故の現状と今後の展望

1 道路交通事故の現状

本市の交通事故発生状況は、前にも述べたとおり、地理的条件や道路環境等から極めて厳しい状況にあり、近年の本市における交通事故死者数は、概ね5人前後で推移している。

平成27年中、始良市の交通事故死者数が4人であったのに対し、人口が8倍以上にあたる鹿児島市の死者数が8人であったことからしても、高水準であることは明らかである。

発生件数・死傷者（死者を含む）数については、年々減少傾向にあるものの、平成27年は発生件数が373件、死傷者数が464人で、絶対数としては依然として高い状態で推移している。

【始良市の交通事故発生件数、死者数、負傷者数の推移】 ※死者数のうち（ ）内は65歳以上の高齢者

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
発生件数	466	447	447	449	420	373
死者数	4(1)	6(3)	8(4)	3(3)	2(1)	4(4)
傷者数	570	526	548	538	496	460

県全体でみると、交通事故の死者数は、平成27年に77人となり、ピーク時（昭和47年：254人）の3分の1以下となり、昭和32年以降最低となった。

交通事故発生件数と死傷者数も6年連続で減少しているが、減少幅は縮小傾向にあり、死者数は増減しながら変動しており、安定した減少傾向とはなっていない。

いない。

死者数の減少傾向が停滞している背景としては、

- ① 高齢者人口の増加
- ② シートベルト着用率等の頭打ち
- ③ 飲酒運転による交通事故件数の下げ止まり

を挙げることができ、特に高齢化社会が発展していく中、今後も一層の高齢者対策が必要な状況となっている。

2 道路交通を取り巻く状況の展望

本市の道路交通を取り巻く環境は、交通死亡事故の当事者となる比率の高い高齢者の人口の増加、中でも高齢者の運転免許保有者の増加が見込まれ、道路交通にも大きな影響を与えるものと考えられるが、今後の経済社会情勢の動向に伴い複雑に変化すると見込まれる。

3 交通事故死者数・発生件数の減少に向けた取り組み

交通事故のない社会を達成することが究極の目標であり、あくまでも「交通死亡事故ゼロ」を目指していくが、中期的には、国の「平成32年までに年間の24時間交通事故死者数を2,500人以下とする」という目標や、県の「平成32年までに年間の24時間死者数を62人以下、死傷者数を7,500人以下にする」という目標を踏まえ、死者数・事故発生件数の減少に積極的に取り組むこととする。

第2章 道路交通の安全についての対策

第1節 今後の道路交通安全対策を考える視点

対策の実施に当たっては、可能な限り、対策ごとの目標を設定するとともに、その実施後において効果評価を行い、必要に応じて改善していくという観点から、①子どもと高齢者に対する交通安全対策の充実・強化、②道路交通環境の整備、③交通安全思想の普及徹底、④安全運転の確保、⑤道路交通秩序の維持、⑥救急・救助活動の充実、⑦損害賠償の適正化をはじめとした被害者支援の推進といった7つの交通安全対策を実施する。

その際、今後の経済社会情勢や交通情勢等を踏まえ、次のような視点を重視して対策の推進を図っていく必要がある。

◎ 最重点

子どもと高齢者の安全確保

交通事故による死者の中で高齢者の占める割合が極めて高いことなどを踏まえると、高齢者が安全にかつ安心して外出し、移動できるような交通社会の形成が必要である。

また、本市では過去において、幼児が犠牲となる交通死亡事故が発生したことから、将来ある幼児・児童生徒の安全対策に対する市民の関心が高まっており、県が最重点課題に掲げている高齢者対策と併せて、子どもの交通事故防止対策を進めることとし、通学路を含む生活道路等の歩道整備や、子どもと高齢者を対象とした交通安全教育などを積極的に推進する必要がある。

高齢者の交通事故については、歩行中や自転車・電動車イス等運転中の場合、自動車運転中の場合など多様化していることから、それぞれの特性を理解した交通安全対策の構築が求められる。

◎ 重点

1 歩行者及び自転車の安全確保

交通事故死者数に占める歩行者の割合は、平成27年中、県全体で3割を超え、その中の7割が高齢者であったことから、人優先の考えのもと、通学路を含む生活道路、市街地の幹線道路等において、歩道の整備等による歩行空間の確保を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する。

自転車については、自動車等と衝突した場合には被害を受ける半面、歩行者と衝突した場合には加害者となるが、自転車利用者のルールやマナーに違反する行動が多く見られることから、交通安全教育の充実を図る必要がある。

2 通学路を含む生活道路及び幹線道路における安全確保

人優先の考えや子どもと高齢者の安全確保の観点から、通学路を含む生活道路において、自動車の速度抑制を図るための道路交通環境の整備、安全な走行の普及等の対策を講じるとともに、市街地の幹線道路における交通安全対策及び交通流の円滑化を推進するなど、交通の安全を確保するための総合的な対策を推進する。

3 市民自らの意識改革等による交通安全意識の高揚

交通行政に携わる者、交通機関にかかわる者を含め、交通社会に参加する全ての市民が、交通事故の危険性を十分認識した上で、交通事故のない社会を目指し、交通事故を起こさない、交通事故にあわないという意識を再認識する必要がある。

交通安全教育や広報・啓発活動も重要であるが、市民が自ら安全で安心な交通社会を構築していこうとする前向きな意識を持たせることが大切であり、市民が交通安全に関する各種活動に直接かかわるような仕組みづくりが必要である。

第2節 講じようとする施策

1 子どもと高齢者に対する交通安全対策の充実・強化

各小学校区スクールゾーン対策委員会等から出される通学路危険箇所の改善要望に応じていくことのほか、バリアフリー化など高齢者等にも配慮した道路交通環境の整備や、地域に密着した交通安全活動の推進、シルバーリーダー等交通安全指導者の養成など、特に子どもと高齢者に配慮した施策を重点的に推進し、子どもと高齢者が安全にかつ安心して移動できる交通社会を形成する。

2 道路交通環境の整備

(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

道路管理者は、外周幹線道路の通行を円滑化し、生活道路エリア内への通過車両の流入を抑制するため、交差点の改良等の外周道路対策を進めるほか、クランク（車道をジグザグにする）等車両速度を抑制する道路構造等により、歩行者や自転車の通行を優先する区域を形成するゾーン対策、歩道の整備、歩行空間のバリアフリー化等により、安心して移動できる歩行空間ネットワークを整備する経路対策を推進する。

イ 通学路等の歩道整備の推進

幼児・児童生徒の安全を確保するため、通学路等の歩道整備や防護柵の

設置等を積極的に推進するなど、通学路等の整備を図る。

ウ 高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備

高齢者、障がい者等を含めた全ての人々が自立した日常生活及び社会生活を送ることのできる社会を実現するため、駅、公共施設、福祉施設、病院等の周辺を中心に平坦性が確保された幅の広い歩道等を整備するほか、歩道の段差・傾斜・勾配の改善、視覚障がい者誘導用ブロック、歩行者用休憩施設、自転車駐輪場等の整備を推進する。

(2) 道路ネットワークの整備と規格の高い道路の利用促進

ア 適切に機能分担された道路網の整備

高規格幹線道路から居住地域内道路に至るネットワークを体系的に整備するとともに、歩道や歩行者専用道路等の整備を積極的に推進する。

都市部における道路の著しい混雑、交通事故の多発等の防止を図るため、バイパス等の整備を推進する。

イ 改築による道路交通環境の整備

歩行者及び自転車利用者の安全と生活環境の改善を図るため、歩道等を設置するための既存道路の拡幅など、道路の改築事業を積極的に推進するとともに、交通安全施設等の整備を図る。

ウ 高規格道路の利用促進

一般道路に比べて安全性が高い高規格道路等へ交通の転換を促進することにより、死傷事故の減少を図る。

(3) 交通安全施設等整備事業の推進

交通事故発生状況や市民からの要望等に基づき、計画的に交通安全施設等整備事業を推進する。

(4) 自転車利用環境の総合的整備

自転車利用者に対するルール・マナー啓発活動を推進し、自転車事故抑止対策を図る。

鉄道の駅周辺における放置自転車等の問題解決を図るため、条例の適用により放置自転車の整理・撤去等の推進を図る。

(5) 地域住民等と一体となった道路交通環境の整備

道路利用者等、市民が日常感じている意見を道路交通環境整備に最大限反映させるため、要望・相談やホームページ等に寄せられる意見等の受理・処理体制を充実させる。

また、住民が計画段階から実施全般にわたり積極的に参加できるような仕組みをつくり、行政と市民が連携して交通安全対策を推進するとともに、進捗状況や効果等についても積極的に公表する。

(6) 効果的で重点的な事故対策の推進

ア 事故危険箇所（交通事故多発地点）対策の推進

死傷事故が多発または死傷事故率が高い交差点・単路を指定した「交通事故多発地点」について、警察及び道路管理者等が連携して集中的な事故防止対策を推進する。

イ 交通安全施設等の整備

道路の構造及び交通の実態を勘案し、交通事故が発生する危険性が高い場所等に交通安全施設等の整備を推進する。

さらに、依然として多発している夜間死亡事故に対処するため、道路照明等の設置による夜間事故対策を推進する。

ウ 地域に応じた安全の確保

交通の安全は、地域に根ざした課題であることにかんがみ、沿道の地域の人々のニーズや道路の利用実態、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う。

(7) 円滑・快適で安全な道路交通環境の整備

ア 円滑・快適で安全な道路交通環境の整備

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

主要な幹線道路の交差点及び交差点付近において、案内標識の設置を推進するとともに、地図を活用した多言語表記の実施などにより、国際化の進展への対応に努める。

イ 道路の使用及び占有の適正化等

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

道路交通に支障を与える不法占有物件等については、実態把握や強力な指導取締によりその排除を行い、不法占有等の防止を図るための啓発活動を沿道住民等に対して積極的に行う。

道路の掘り返しを行う占有工事については、無秩序な掘り返しと工事に伴う事故・渋滞を防止するため施工時期や施工方法を事前に調整する。

(8) 総合的な駐車対策の推進

計画的・総合的な駐車対策を行うため、駐車場整備計画の策定を推進し、駐車場整備地区の指定を行う。

(9) 災害に備えた道路交通環境の整備

ア 災害に備えた道路の整備

豪雨・地震・津波等の災害が発生した場合においても安全な道路交通を

確保するため、法面等の補強整備や地域の孤立解消の生命線となる道路の整備を推進する。

イ 災害情報の提供

「始良市防災・地域情報メール」や防災無線等の普及・整備を促進し、防災情報や災害時に必要な道路情報等の提供を行う。

(10) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

ア 子どもの遊び場等の確保

子どもの遊び場の不足を解消し、路上遊戯等による交通事故の防止に資するとともに、良好な生活環境づくり等を図るため、公園等整備の計画的な推進や、学校の校庭、体育施設等の解放の促進を図る。

イ 道路法に基づく通行の禁止又は制限

道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するため、道路の破損、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及び道路に関する工事のため、やむを得ないと認められる場合には、「道路法」（昭和27年法律第180号）に基づき、迅速かつ的確に通行の禁止又は制限を行う。

3 交通安全思想の普及徹底

(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

ア 幼児に対する交通安全教育

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

幼稚園・保育園（所）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、視聴覚教材等を利用するなど、分かりやすい指導に努めるとともに、指導資料の作成、教職員の指導力の向上及び教材・教具の整備を推進する。

関係機関・団体は、教材・教具・情報の提供等の支援を行い、保護者に対する交通安全講習会等の実施に努める。

イ 児童に対する交通安全教育

児童に対しては、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、道路及び交通の状況に応じて、安全に道路を通行するために、道路交通における危険を予測し、これを回避して安全に通行する意識及び能力を高めることを目標とする。

小学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、学校教育活動全体を通じて、歩行者としての心得、自転車の安全な利

用、乗り物の安全な利用、危険の予測と回避、交通ルールの意味及び必要性等について重点的に交通安全教育を実施する。

関係機関・団体は、交通安全教育の支援を行うとともに、保護者を対象とした交通安全講習会等を開催する。

ウ 中学生に対する交通安全教育

中学生に対しては、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、思いやりを持って、自己の安全ばかりでなく、他の人々の安全にも配慮できるようにすることを目標とする。

中学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、学校教育活動全体を通じて、歩行者としての心得、自転車の安全な利用、自動車等の特性、危険の予測と回避、標識等の意味、応急手当等について重点的に交通安全教育を実施する。

エ 高校生に対する交通安全教育

高校生に対しては、日常生活における交通安全に必要な事柄、特に二輪車の運転者及び自転車の利用者として安全に道路を通行するために必要な技能と知識を習得させるとともに、交通社会の一員として交通ルールを遵守し自他の生命を尊重するなど責任を持って行動することができるような健全な社会人を育成することを目標とする。

オ 成人に対する交通安全教育

成人に対しては、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。

また、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る。

カ 高齢者に対する交通安全教育

高齢者に対しては、加齢に伴う身体機能の変化が歩行者又は運転者としての交通行動に及ぼす影響を理解させるとともに、道路及び交通の状況に応じて安全に道路を通行するために必要な実践的技能及び交通ルール等の知識を習得させることを目標とする。

高齢者に対する交通安全教育を推進するため、高齢者に対する交通安全指導担当者の養成、教材・教具等の開発など指導体制の充実に努めるとともに、シルバーリーダー（高齢者交通安全指導員）等を対象とした参加・体験・実践型の交通安全教育を積極的に推進する。

また、関係団体、交通ボランティア、医療機関・福祉施設関係者等と連携し、多様な機会を活用した交通安全教育や家庭訪問による個別指導を行

い、高齢者と日常的に接する機会を利用した助言等が地域ぐるみで行われるように努める。

電動車イスを利用する高齢者に対しては、製造メーカー等で組織する団体や警察等と連携して、安全利用に向けた交通安全教育の促進に努める。

さらに、地域及び家庭において適切な助言等が行われるよう、交通安全母親活動や、高齢者を中心に、子ども、親の3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る。

キ 障がい者に対する交通安全教育

地域における福祉活動の場を利用するなどして、障がいの程度に応じ、きめ細かい交通安全教育を推進する。

ク 外国人に対する交通安全教育

我が国の交通ルールに関する知識の普及を目的とした交通安全教育を推進する。

(2) 効果的な交通安全教育の推進

交通安全教育を行うに当たっては、受講者が安全に道路を通行するために必要な技能及び知識を習得し、かつ、その必要性を理解できるようにするため、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に活用する。

交通安全教育に必要な資器材については、計画的に予算要求を行い、充実を図る。

(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

県及び関係機関と連携して、交通安全運動を組織的・継続的に展開する。

交通安全運動の実施に当たっては、事前に運動の趣旨、実施期間、運動重点、実施計画等について広く市民に周知することにより、市民参加型の交通安全運動の充実・発展を図る。

イ 自転車の安全利用の推進

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る。

自転車の灯火点灯や反射材普及のための指導・広報に努めるほか、幼児・児童用ヘルメットについてもあらゆる機会を通じて着用徹底を図る。

ウ すべての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底

シートベルトの着用効果及び正しい着用方法について理解を深め、後部座席を含めた着用の推進を図る。

エ チャイルドシートの正しい着用の徹底

幼稚園、保育園（所）等と連携し、保護者に対する効果的な広報啓発活動を行い、チャイルドシートの着用効果及び正しい着用方法について指導の徹底を図る。

オ 反射材用品の普及促進

夜間における視認性を高め、歩行者及び自転車利用者の事故防止に効果が期待できる反射材用品等の普及を図り、積極的な広報啓発を推進するとともに、反射材の視認効果、使用方法等について理解を深めるため、参加・体験・実践型の交通安全教育を実施する。

カ 効果的な広報の実施

交通事故等の実態を踏まえ、日常生活に密着した内容の広報や交通事故被害者の声を取り入れた広報など、具体的で実効のあがる広報を行う。

家庭、学校、職場、地域等と一体となったキャンペーンを行い、子どもと高齢者の事故防止、シートベルト及びチャイルドシートの正しい着用の徹底、若年運転者の無謀運転の防止、飲酒運転の根絶、違法駐車等の排除等を図る。

キ その他の普及啓発活動の推進

高齢者の交通事故防止に関する市民の意識を高めるため、高齢者交通安全マークの普及・活用を図るとともに、ほかの年齢層にも高齢者の特性を理解させるとともに、高齢運転者標識（高齢者マーク）を取り付けた自動車への保護意識を高めるよう努める。

また、夜間の重大事故の主原因となっている最高速度違反、飲酒運転等による事故実態・危険性等を広く周知し、これら違反の防止を図るとともに、市民が交通事故の発生状況を認識し、交通事故防止に関する意識の啓発等を行うことができるよう、事故データ及び事故多発地点に関する情報の提供に努める。

(4) 交通の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活動を充実するなど、その主体的な活動を促進する。

(5) 住民の参加・協働の推進

交通の安全は、住民の安全意識により支えられることから、住民自らが交通安全に関する自らの意識改革を進めることが重要であり、行政、民間団体、企業等と住民が連携を密にした上で、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・協働を積極的に進める。

安全で良好なコミュニティの形成を図るため、住民や道路利用者が主体的に「ヒヤリ地図」を作成したり、交通安全総点検を行うなど住民が積極的に参加できるような仕組みを構築する。

4 安全運転の確保

安全運転を確保するため、運転者の能力や資質の向上を図るほか、企業・事業所等の自主的な安全運転管理対策の推進を図る。

さらに、道路交通情報に対する市民の多様なニーズに対応するほか、道路交通の安全に影響を及ぼす自然現象に関する情報提供を実施するため、IT等を活用して道路交通に関する総合的な情報提供の充実を図る。

5 道路交通秩序の維持

(1) 暴走族対策の強化

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

ア 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
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適切な指導等を促進し、暴走族問題と青少年の非行など問題行動との関連性にかんがみ、青少年育成団体等との連携を図り、青少年の健全育成に努める。

イ 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、暴走族等を集合させないための施設の管理改善等の環境づくりを推進するとともに、地域における関係機関・団体が連携を強化し、暴走行為ができない道路環境づくりを積極的に行う。

6 救急・救助活動の充実

(1) 救急・救助体制の整備

ア 救急・救助体制の整備・拡充

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

イ 心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動の推進

AED（自動体外式除細動器）の使用を含めた応急手当について、消防

機関等が行う講習会等、普及啓発活動を推進する。

学校等においては、止血法や包帯法、心肺蘇生法等の応急手当について指導の充実を図るとともに、各種講習会の開催により教員等の指導力の向上を図る。

ウ 救急救命士の養成・配置等の推進

消防機関において救急救命士の計画的な養成を図るとともに、研修充実に努める。

エ 救急・救助施設の整備の推進

高規格救急自動車、高度救命処置用資機材、救助工作車、救助資機材等の整備を推進する。

7 損害賠償の適正化をはじめとした被害者支援の推進

(1) 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

県交通事故相談所や関係機関、団体等との連絡協調を図り、地域における交通事故相談活動を推進する。

イ 損害賠償請求の援助活動等の強化

交通事故相談処理の際、損害賠償請求に関する相談窓口の教示等も行う。

(2) 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

被害者救済対策事業等については、今後も各事業の内容の見直しを図りつつ、社会的必要性の高い事業を充実していく。

また、交通被災者たすけあい協会の行う交通遺児支援活動等に対して、積極的な援助を実施する。

イ 交通災害共済制度への加入促進

交通災害共済制度への加入促進を図り、交通被災者に対する適正な見舞金支給を行う。

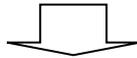
第2部 踏切道における交通の安全

1 踏切事故のない社会を目指して

踏切事故は減少傾向にあるが、引き続き踏切事故防止対策を推進し、踏切事故のない社会を目指す。



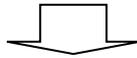
踏切道における交通の安全についての目標
踏切事故の発生を極力防止する。



2 踏切道における交通の安全についての対策

〈視点〉

それぞれの踏切の状況等を勘案した効果的対策の推進



〈講じようとする3つの施策〉

- ① 踏切道の立体交差化、構造の改良の促進
- ② 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施
- ③ 踏切道の統廃合の促進

第1章 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は、人々の生活に欠くことのできない交通手段であるが、ひとたび列車の衝突や脱線等が発生すると、多数の死傷者が発生するおそれがある。このため、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必要がある。

本県における踏切事故は、平成27年は発生件数8件、死傷者数は5人であり、平成26年の発生件数2件、死傷者数1人と比較して、発生件数は6件の増加、死傷者数は4件の増加となっている。

こうした現状を踏まえ、市民の理解と協力のもと、諸施策を総合的かつ強力に推進することにより、乗客の死者数ゼロを継続すること、及び運転事故全体の死傷者数を減少させることを目指すものである。

第2章 踏切道における交通安全対策

第1節 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点

踏切事故は、ひとたび発生すると多数の死傷者が発生するなど重大な結果をもたらすものであること、構造改良、踏切保安設備の整備、交通規制、統廃合等の施策を実施すべき踏切道がなお残されている現状にあること、これらの対策が同時に渋滞の軽減による交通の円滑化や環境保全にも寄与することなどを考慮し、交通安全上危険な踏切への対策等、それぞれの踏切の状況等を勘案しつつ、より効果的な対策を総合的かつ積極的に推進することとする。

第2節 講じようとする施策

1 踏切道の立体交差化、構造の改良等の促進

道路交通量の多い踏切道が連続している地区や、主要な道路との交差にかかる道路の新設・改築に当たっては、地域住民、JRと協議した上で、踏切道の立体交差化も含め地域の実状に即した整備を図る。

また、歩道が狭隘な踏切についても、事故対策として効果の高い構造の改良を促進する。

2 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施

踏切遮断機の整備された踏切道は、踏切遮断機の整備されていない踏切道に比べて事故発生率が低いことから、踏切道の利用状況、踏切道の幅員、交通規

制の実施状況を勘案し、着実に踏切遮断機の整備を行う。

3 踏切道の統廃合の促進

踏切道の利用状況、う回路の状況等を勘案し、地域住民の通行に特に支障を及ぼさないと認められるものについては、踏切道の統廃合を進める。