

第3次始良市交通安全計画

(令和3年度～7年度)

～交通事故のない「県内一くらしやすいまち」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	2
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	8
3	交通事故死者数・発生件数の減少に向けた取組	8
第2章	道路交通の安全についての対策	9
第1節	今後の道路交通安全対策を考える視点	9
1	交通事故による被害を減らすために重点的に対応すべき事項	9
◎	最重点 子どもと高齢者の安全確保	9
◎	重点	10
(1)	歩行者及び自転車の安全確保	10
(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	11
(3)	市民自らの意識改革等による交通安全意識の高揚	12
2	重点推進事項	12
(1)	交通実態等を踏まえたきめ細やかな対策の推進	12
(2)	地域が一体となった交通安全対策の推進	12
第2節	講じようとする施策	13
1	子どもと高齢者に対する交通安全対策の充実・強化	13
2	道路交通環境の整備	13
(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	13
ア 生活道路における交通安全対策の推進	13
イ 通学路等における交通安全の確保	14
ウ 高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備	14
(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	15
(3) 幹線道路における交通安全対策の推進	15
ア 事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）の推進	15
イ 事故危険箇所（事故多発地点）対策の推進	16
ウ 幹線道路における交通規制	16
エ 重大事故の再発防止	16
オ 適切に機能分担された道路網の整備	16
カ 高速道路等（九州自動車道・東九州自動車道）における事故防止対策の推進	17
キ 道路の改築等による交通事故対策の推進	18
(4) 交通安全施設等整備事業の推進	18
ア 歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進	19
イ 幹線道路対策の推進	19
ウ 農道対策の推進	19
エ 道路交通環境整備への住民参加の促進	19
オ 将来の交通流の変化を見据えた交通環境の整備	19
(5) 歩行空間のユニバーサルデザイン化	19
(6) 自転車利用環境の総合的整備	20
(7) 総合的な駐車対策の推進	20
ア きめ細かな駐車規制の推進	20
イ 違法駐車対策の推進	20
ウ 駐車場等の整備	21
エ 違法駐車を排除しようとする気運の醸成・高揚	21
(8) 災害に備えた道路交通環境の整備	21
ア 災害に備えた道路の整備	21
イ 災害発生時における交通規制	21
ウ 災害発生時における情報提供の充実	21
(9) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備	22
ア 道路の使用及び占用の適正化等	22
イ 子どもの遊び場等の確保	22

ウ	道路法に基づく通行の禁止又は制限	22
エ	降灰除去活動の推進	22
3	交通安全思想の普及徹底	23
(1)	段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	23
ア	幼児に対する交通安全教育	23
イ	小学生に対する交通安全教育	24
ウ	中学生に対する交通安全教育	24
エ	高校生に対する交通安全教育	25
オ	成人に対する交通安全教育	25
カ	高齢者に対する交通安全教育	26
キ	障がい者に対する交通安全教育	27
ク	外国人に対する交通安全教育	27
(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	28
ア	交通安全運動の推進	28
イ	横断歩行者の安全確保	28
ウ	自転車の安全利用の推進	28
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	29
オ	チャイルドシートの正しい使用の徹底	29
カ	反射材用品の普及促進	30
キ	飲酒運転の根絶に向けた交通安全教育及び広報啓発 活動等の推進	30
ク	農耕車の安全利用の推進	31
ケ	効果的な広報の実施	31
コ	その他の普及啓発活動の推進	31
(4)	交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進	32
(5)	地域における交通安全活動への参加・協働の推進	32
4	安全運転の確保	33
(1)	運転者教育等の充実	33
ア	運転者に対する再教育等の充実	33
イ	二輪車安全運転対策の推進	33
ウ	高齢者運転対策の充実	33
エ	シートベルト、チャイルドシート及びヘルメットの 正しい着用の徹底	34
オ	自動車運送業等に従事する運転者に対する適正診断	

の充実	34
力 危険な運転者の早期排除等	34
(2) 安全運転管理の推進	35
(3) 交通労働災害の防止等	35
(4) 道路交通に関連する情報の充実	35
ア 危険物輸送に関する情報提供の充実等	35
イ 気象情報等の充実	35
5 車両の安全性の確保	36
(1) 自動車アセスメント情報の提供等	36
(2) 自動車の保守管理の徹底	36
(3) 自転車の安全性の確保	36
6 道路交通秩序の維持	37
(1) 暴走族対策の強化	37
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	37
イ 暴走行為をさせないための環境整備	37
ウ 車両の不正改造の防止	37
7 救急・救助活動の充実	37
(1) 救急・救助体制の整備	37
ア 救急・救助体制の整備・拡充	38
イ 心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動の推進	38
ウ 救急救命士の養成・配置等の推進	38
エ 救急・救助施設の整備の推進	38
オ 消防・防災ヘリコプターによる救急業務の推進	38
カ 救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実	38
(2) 救急医療体制の整備	38
(3) 救急関係機関の協力関係の確保等	39
8 被害者支援の充実と推進	39
(1) 損害賠償の請求についての援助等	39
ア 交通事故相談活動の推進	39
イ 損害賠償請求の援助活動等の強化	39
(2) 交通事故被害者支援の充実強化	39
ア 自動車事故被害者等に対する援助措置の充実	39
イ 交通災害共済制度への加入促進	40
9 交通事故分析の高度化	40
第2部 踏切道における交通の安全	41

第1章	踏切事故のない社会を目指して	42
1	踏切事故の状況	42
2	近年の踏切事故の特徴	42
3	踏切道における交通の安全についての目標	42
第2章	踏切道における交通安全対策	43
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	43
第2節	講じようとする施策	43
1	踏切道の立体交差化、構造の改良及び歩行者等立体横断 施設の整備の促進	43
2	踏切保安設備の整備及び交通規制の実施	43
3	踏切道の統廃合の促進	44
4	その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置	44

I 計画の基本的事項

第3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

始良市では、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強力に実施してきた。

第11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3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。

しかしながら、本市においては、人口増加に伴い子供や高齢者の増加が見込まれることや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懸念され、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、更には市民一人一人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

令和3年度から令和7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

ア 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。

これまで様々な交通安全対策がとられてきており、交通事故発生件数等は年々減少傾向にあるものの、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。

交通事故がもたらす大きな社会的・経済的損失を勘案して、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。

イ 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、障がい者、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。

ウ 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一人に、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。

エ 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。

オ 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。

カ 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。

キ 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。

ク 公共交通における一層の安全確保

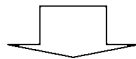
市民の日常生活を支え、ひとたび交通事故等が発生した場合には大きな被害となる公共交通の一層の安全を確保するため、事業者が社内総ぐるみで安全管理体制を構築・改善するよう促すものとする。

Ⅱ 施策の展開

第1部 道路交通の安全

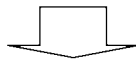
1 道路交通事故のない社会を目指して

- (1) 人命尊重の理念に基づき、究極的には交通事故のない社会を目指す。
- (2) 死者数の一層の減少に取り組むため、命に関わり優先度が高い重傷者の減少に取り組む



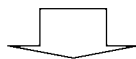
○ 道路交通の安全についての年間目標

- (1) 交通事故死者数（24時間以内）を2人以下にする。
- (2) 死傷者数を200人以下にする。
- (3) 重傷者数を20人以下にする。



2 道路交通の安全についての対策

- (1) 交通事故による被害を減らすために重点的に対応すべき事項
 - ◎ 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 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
- (2) 重点推進事項
 - ア 交通実態等を踏まえたきめ細やかな対策の推進
 - イ 地域一体となった交通安全対策の推進



3 講じようとする9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) 車両の安全性の確保
- (6) 道路交通秩序の維持
- (7) 救急・救助活動の充実
- (8) 被害者支援の充実と推進
- (9) 交通事故分析の高度化

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

安全で安心な社会を実現させるためには、子どもや高齢者、障がい者等を含むすべての人々が、相互理解と思いやりをもって行動する共生の交通社会の形成を図ることが必要である。

近年の本市における交通情勢は、事故発生件数、負傷者数ともに大幅な減少傾向にあるが、死者数については隔年ごとに増減を繰り返しており、特に高齢者の交通事故死者数は、過去10年間で全死者数の過半数を占めるなど、高齢者が当事者となる交通死亡事故が依然として高い割合で発生している。また、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いる。

今後、道路交通事故による死者数及び命に関わり優先度が高い重傷者数をゼロに近づけるためには、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・協働していくことが有効である。

交通安全対策は、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、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つて行うものであり、地域住民の意見を十分に反映させることが必要であることから、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。

さらに、地域の安全性を高めていくには、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

本市における交通事故の状況は、3町合併後の第1次始良市交通安全計画期間（平成23年～平成27年）は、事故発生件数、死者数、死傷者数のいずれもほぼ横ばい状態で高水準であった。

第2次始良市交通安全計画期間（平成28年～令和2年）は、事故発生

件数、死傷者数は減少傾向にあるものの、依然として交通死亡事故が発生しており、死者数に占める高齢者の割合も50%から60%を推移しており、極めて厳しい状況である。

このような状況の中で、過去10年間の交通事故発生状況をみると、その特徴は次のとおりである。

- (1) 発生件数は、平成25年の449件をピークに減少傾向が続いており、令和2年は、過去10年間で最小値の238件となっている。
- (2) 死者数は、過去10年間で34人（年平均3.4人）となっており、最も多かった年は平成24年の8人で、最も少なかった年は、平成29年と平成30年の0人である。

死者数の高齢者比率は、死者数34人中、高齢者が22人であり、全体の約65%と極めて高い数値となっており、各年で見ても、高齢者の比率が50%を超えている状況である。

- (3) 重傷者数は、過去5年間で120人（年平均24人）とほぼ横ばい状態である。

傷者数は、年々減少傾向にあるものの、重傷者数は減少しておらず、重傷者率が年々増加傾向にあるため、減少に向けた積極的な取組が必要となる。

- (4) 死傷者数は、平成24年の548人をピークに減少傾向が続いており、令和2年は238人で、ピーク時の約半数まで減少している。
- (5) 免許保有者数は、人口増加に伴い年々増加している状況であり、過去5年間で見ると、平成28年から1,131人の増加となっている。

高齢者を見ると過去5年間で、免許保有者数は約2,000人の増加となっており、その数値からも高齢者ドライバーが増加傾向にあることが分かる。このことから、今後一層の高齢者対策が必要となる。

【始良市の交通事故の発生状況】

※死者数のうち（ ）内は65歳以上の高齢者

年	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R 1	R 2
発生件数	447	447	449	420	373	416	390	378	298	238
死者数	6(3)	8(4)	3(3)	2(1)	4(4)	2(1)	0	0	6(4)	3(2)
重傷者数	-	-	-	-	-	28	25	26	18	23
死傷者数	526	548	538	496	460	504	485	456	365	265
計画期間	第1次始良市交通安全計画					第2次始良市交通安全計画				

【鹿児島県の交通事故の発生状況】

※死者数のうち（ ）内は65歳以上の高齢者

年	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R 1	R 2
発生件数	10,062	9,553	9,207	8,425	8,034	7,474	6,564	5,833	4,771	4,070
死者数	78(42)	87(61)	91(48)	94(58)	77(52)	65(41)	66(42)	64(39)	61(37)	53(38)
重傷者数	-	-	-	-	-	837	835	733	666	579
死傷者数	14,062	14,158	13,272	13,519	12,877	8,903	7,762	6,883	5,593	4,731
計画期間	第9次鹿児島県交通安全計画					第10次鹿児島県交通安全計画				

県全体でみると、交通事故の死者数は、令和2年に53人となり、ピーク時（昭和47年：254人）の約5分の1で、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7年連続で減少し、特に平成28年を境に激減している状況にある。死者数の減少幅は低いものの、安定した減少傾向となっているが高齢者人口の増加に伴い、高齢化社会が発展していく中、状況は予断を許さず、今後も一層の高齢者対策が必要である。

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。

【始良市の運転免許保有状況】

年次	H28	H29	H30	R 1	R 2
免許保有者数（人）	51,371	51,737	52,099	52,246	52,502
高齢者免許保有者数（人）	13,217	13,702	14,261	14,649	15,148
高齢者免許保有比率（%）	25.7	26.5	27.4	28.0	28.9

3 交通事故死者数・発生件数の減少に向けた取組

交通事故のない社会を達成することが究極の目標であることから、あくまでも「交通死亡事故ゼロ」を目指していくが、中期的には令和7年までに

国の「年間の24時間死者数を2,000人以下にする」

県の「年間の24時間死者数を43人以下、重傷者数を400人以下にする」

という目標を踏まえ、本市においては

「年間の24時間死者数を2人以下、死傷者数を200人以下、重傷者数を20人以下にする」

という目標達成を目指す。

また、最先端技術や救急医療の発達等により交通事故の被害が軽減し、従来であれば

死亡事故に至るような場合であっても、重傷に留まる事故も少なくないことから、命に関わり優先度が高い重傷者の減少や事故そのものの減少に積極的に取り組むこととする。

そのため、市民の理解と協力のもと、第2章に掲げた諸施策を総合的かつ強力に推進する。

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

交通安全対策の実施に当たっては、従来の交通安全対策を基本としつつ、経済社会情勢、交通情勢の変化等に柔軟に対応し、その変化の中で実際に発生した交通事故に関する情報の収集・分析を充実させ、より効果的な対策への改善を図るとともに、有効と見込まれる施策を推進する。

また、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 車両の安全性の確保
- ⑥ 道路交通秩序の維持
- ⑦ 救急・救助活動の充実
- ⑧ 被害者支援の充実と推進
- ⑨ 交通事故分析の高度化

といった9つの交通安全対策を実施することとし、特に次のような視点を重視して対策を推進する。

1 交通事故による被害を減らすために重点的に対応すべき事項

◎ 最重点 子どもと高齢者の安全確保

我が国の少子化の進行が深刻さを増している中で、安心して子どもを産み育てることができる環境の整備、幼い子どもと一緒に移動しやすい環境の整備が期待される。

本市においては、第2次始良市交通安全計画期間中、子どもが犠牲とな

る交通事故死は発生していないが、次代を担う子どもの安全を確保する観点から、未就学児を中心に子どもが日常的に集団で移動する経路や通学路等において、横断歩道の設置や適切な管理、歩道の整備等の安全・安心な歩行空間の整備を積極的に推進する。

また、子どもを保育所等に預けて働く世帯が増えている中で、保育所等を始め地域で子どもを見守っていくための取組も充実させていく必要がある。

本市においては、第2次始良市交通安全計画期間中の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現状や今後においても本市の高齢化が急速に進むであろうことを踏まえると、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。

具体的な対策としては、高齢者が、主として歩行及び自転車等を交通手段として利用する場合については、歩道の整備や生活道路の対策、高齢者の特性を踏まえた交通安全教育や見守り活動などのほか、多様なモビリティの安全な利用を図るための対策、地域の状況に適った自動運転サービス等の活用なども重要となると考えられる。

また、運転免許返納後の高齢者の移動を伴う日常生活を支えるための対策は、この計画の対象となる政策に留まらないが、これらの対策とも連携を深めつつ推進することが重要である。さらに、年齢等にかかわらず多様な人々が利用しやすいよう都市や生活環境を設計するとの考え方に基づき、バリアフリー化された道路交通環境の形成を図ることも重要である。

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

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

◎ 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、令和2年中、県全体で4割を占め、その中の約9割が高齢者となっている。

安全で安心な社会の実現を図るためには、高齢者や子どもが普段から利用する道路の安全性を高める必要が、より一層求められているものの、横断歩道において自動車が一時停止しない等、未だ歩行者優先が徹底されていないのが現状である。

このような情勢等を踏まえ、人優先の考えの下、未就学児を中心に子

どもが日常的に集団で移動する経路、通学路、生活道路及び市街地の幹線道路において横断歩道の設置や適切な管理、歩道の整備を始め、安全・安心な歩行空間の確保を積極的に進めるなど、歩行者の安全確保を図る対策を推進していく必要がある。

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

一方、歩行者に対しては、横断歩道を渡ること、信号機のある場所では、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、道路中央付近でもう一度左側を確認する等、歩行者が自らの安全を守るための行動を促すための交通安全教育等を推進する。

次に、自転車については、自動車等に衝突された場合に被害者となる反面、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（中学生以下は義務）、自転車の点検・整備、自転車損害賠償責任保険等の加入義務などについて規定した自転車の条例（かごしま県民のための自転車の安全で適正な利用に関する条例）の広報啓発に取り組む。

自転車の安全利用を促進するためには、歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された、安全で快適な自転車通行空間の確保を積極的に進める必要がある、特に、生活道路や市街地の幹線道路において自転車の通行空間の確保を進めるに当たっては、自転車交通の在り方や多様なモード間の分担の在り方を含め、エコツーリズムやまちづくり等の観点にも配慮する必要がある。

さらに、自転車利用者については、自転車の交通ルールに関する理解が不十分なことから、ルールやマナーに違反する行動が多く、交通安全教育等の充実を図るほか、自転車利用者を始めとする道路利用者の自転車に関する安全意識の醸成を図る必要がある。

(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全ての歩行者や自転車が、安全で安心して通行できる環境を確保し、交通事故を減少させていく必要がある。

生活道路の安全対策については、ゾーン30の設定の進展、物理的デバイスのハンプ等が普及段階を迎えており、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、交通指導取締りの強化、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必要がある。

また、生活道路における各種対策を実施していく上では、対策着手段階からの一貫した住民の関わりが重要であり、地域の中心的な役割を担う人材を交えるなど、その進め方も留意していく必要がある。

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

(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。

交通安全教育や交通安全に関する広報・啓発活動を一層充実する必要があるが、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り、安全で安心な交通社会の形成に積極的に関与していく仕組みづくりが必要である。

2 重点推進事項

(1) 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、総合的な交通安全対策の実施により交通事故は減少したが、安全運転義務違反に起因する死亡事故は依然として多く、近年、相対的にその割合は高くなっている。

このため、これまでの対策では抑止が困難である交通事故について、発生地域、場所、形態等を詳細な情報に基づき分析し、よりきめ細かな対策を効果的かつ効率的に実施していくことにより、交通事故の減少を図っていく。

また、第3次始良市交通安全計画期間中にも様々な交通情勢の変化があり得る中で、その時々状況を的確に踏まえた取組を行う。

(2) 地域が一体となった交通安全対策の推進

高齢化の一層の進展等に伴う、地域社会のニーズと交通情勢の変化を踏まえつつ、安全安心な交通社会の実現に向けた取組を具体化することが急がれる中で、行政、関係団体、住民等の協働により、地域に根ざした交通

安全の課題の解決に取り組んでいくことが一層重要となる。

このため、地域活動で中心的役割を担う人材と協働し、地域住民の交通安全対策への関心を高め、交通事故の発生場所や発生形態など事故特性に応じた対策を実施していくため、市報等の各種情報誌による広報や交通安全教室等あらゆる場を通じて、交通安全情報の提供に一層努める。

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えていくことのほか、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

これまで一定の成果をあげてきた交通安全対策は、主として「車中心」の対策であり、歩行者の視点からの道路整備や交通安全対策は依然として十分とはいえず、生活道路への通過交通の流入等の問題も深刻である。

この問題を改善するためには、「人」の視点に立った交通安全対策として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推進していく必要がある。

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等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していく。

ア 生活道路における交通安全対策の推進

交通事故統計分析データや、地域の顕在化したニーズ等に基づき抽出した交通事故の多いエリアにおいて、行政、関係団体、地域住民等が連携し、徹底した通過交通の排除や車両速度の抑制等のゾーン対策に取り組み、子どもや高齢者等が安心して通行できる道路空間の確保を図る。

生活道路については、歩行者・自転車利用者の安全な通行を確保するため、警察等と連携し、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実施するほか、高輝

度標識等の見やすく分かりやすい道路標識・道路標示の整備や信号灯器のLED化、路側帯の設置・拡幅、ゾーン規制の活用等の安全対策を推進する。

道路管理者においては、歩道の整備等により、安心して移動できる歩行空間ネットワークを整備するとともに、県公安委員会により実施される交通規制及び交通管制との連携を強化し、ハンプ（車道の一部を盛り上げる。）、クランク（車道をジグザグにする。）など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、外周幹線道路の交通を円滑化するための交差点改良やエリア進入部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を実施する。

また、「ゾーン30」以外の生活道路においても、県公安委員会と道路管理者が連携し、自動車の速度抑制、道路形状や交差点の存在の運転者への明示、歩行者と自動車それぞれの通行区分の明示等を進め、歩行者と自動車共存できる安全で安心な道路空間を創出するための取組を推進する。

イ 通学路等における交通安全の確保

高校、中学校に通う生徒、小学校、幼稚園、保育所や児童館等に通う児童・幼児の通行徒の安全を確保するため、通学路等の歩道整備等を積極的に推進するとともに、ハンプ・狭さく等の設置、路肩のカラー舗装、防護柵の設置、自転車道・自転車通行帯・自転車の通行位置を示した道路等の整備、押しボタン式信号機・歩行者用灯器等の整備、立体横断施設の整備、横断歩道の拡充等の対策を推進する。

また、通学路における安全を確保するため、定期的な合同点検の実施や対策の改善・充実等の継続的な取組を支援するとともに、道路交通実態に応じ、警察、教育委員会、学校、道路管理者等の関係機関が連携し、ハード・ソフトの両面から必要な対策を推進する。

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、安全に安心して自立した日常生活及び社会生活を送ることが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、エスコートゾーン（視覚障がい者誘導用道路横断帯）、歩行者用休憩施設、自転車駐車場、障がい者用駐車ます等を有する自動車駐車場等を整備する。

さらに、視覚障がい者誘導用ブロック、歩行者用の案内標識、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できるようにする。

また、高齢者、障がい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がい者誘導用ブロック上等の自動二輪車等の違法駐車についても、警察と市が連携を図りつつ、違法駐車車両の積極的な排除を推進する。

(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

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。）から生活道路に至る道路ネットワークを体系的に整備するとともに、道路の適切な機能分化を推進する。

特に、高規格幹線道路等、事故率の低い道路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する。

(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、国道10号などの主要な幹線道路において、事故危険箇所を含め死傷事故率の高い区間や、地域の交通安全の実績を踏まえた区間を優先的に選定し、効率的な事故対策を推進する。

また、高規格幹線道路から生活道路に至るネットワークによって適切に機能が分担されるよう、道路の体系的整備を推進するとともに、他の交通機関との連携強化を図る道路整備を推進する。加えて、一般道路に比べて安全性が高い高規格幹線道路の利用促進を図る。

ア 事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）の推進

国道10号などの主要な幹線道路における交通安全に資する道路整備事業の実施に当たっては、効果を科学的に検証しつつ、マネジメントサイクル（一連の業務を行う上で、計画を立てて実行し、結果を評価して改善し、次期業務へ反映させること）を適用することにより、効率的・効果的な実施に努め、次の手順により事故ゼロプランを推進する。

(ア) 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等、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する。

(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、事故データより、事故類型や支配的な事故要因等を明らかにした上

で、事故要因に即した効果の高い対策を立案・実施する。

- (ウ) 対策完了後は、対策の効果进行分析・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する。

イ 事故危険箇所（事故多発地点）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、警察と道路管理者が連携して集中的な事故抑止対策を実施する。

事故危険箇所においては、信号機の新設・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、隅切り等の交差点改良、視距の改良、付加車線等の整備、中央帯の設置、バス路線等における停車帯の設置及び防護柵、区画線等の整備、道路照明・視線誘導標等の設置等の対策を推進する。

ウ 幹線道路における交通規制

高速道路については、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する。

特に、交通事故多発区間においては、追越しのための右側部分はみ出し通行禁止規制や速度規制等の必要な安全対策を推進するとともに、交通事故、天候不良等の交通障害が発生した場合は、臨時交通規制を迅速かつ適確に実施し、二次事故の防止を図る。

また、一般道路については、交通の安全と円滑化を図るため、道路の構造、交通安全施設の整備状況、交通の状況等を勘案しつつ、速度規制及び追い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見直しを行い、その適正化を図る。

エ 重大事故の再発防止

社会的に大きな影響を与える重大事故が発生した際には、速やかに事故要因を調査し、同様の事故の再発防止を図る。

オ 適切に機能分担された道路網の整備

- (ア) 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、自動車等の異種交通の分離を図る。
- (イ) 一般道路に比較して、死傷事故率が低く安全性の高い高規格幹線道路等の整備や、インターチェンジの増設等による利用しやすい環境を整備

し、より多くの交通量を分担させることによって道路ネットワーク全体の安全性の向上を図る。

- (ウ) 通過交通と域内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、バイパス及び環状道路等の整備を推進する。
- (エ) 幹線道路で囲まれた居住地域内や歩行者等の通行の多い商業地域内等においては、通過交通をできる限り幹線道路に転換させるなど道路機能の分化により生活環境を向上させるため、補助的な幹線道路、区画道路、歩行者専用道路等の系統的な整備を行うとともに、警察により実施される交通規制及び交通管制との連携を強化し、ランプ・狭さく等による車両速度及び通過交通の抑制等の整備を総合的に実施する。
- (オ) 市民のニーズに応じた効率的な輸送体系を確立し、道路混雑の解消など円滑な交通流が確保された良好な交通環境を形成するため、県都鹿児島市、鹿児島空港など交通拠点へのアクセス道路となる九州自動車道や国道10号など主要幹線道路の整備等を推進する。

カ 高速道路等（九州自動車道・東九州自動車道）における事故防止対策の推進

- (ア) 安全で円滑な自動車交通を確保するため、事故多発区間のうち緊急に対策を実施すべき箇所について、雨天、夜間等の事故要因の詳細な分析を行い、これに基づき、中央分離帯強化型防護さく、自発光式視線誘導標、高機能舗装、高視認性区画線の整備等を重点的に実施する。

道路構造上往復に分離されていない非分離区間については、対向車線へのはみ出しによる重大事故を防止するため、ワイヤロープの設置を推進する。

逆走及び歩行者、自転車等の立入り事案による重大事故防止のため、標識や路面標示等による対策の拡充に加え、産学官が連携した新しい技術として、錯視効果を応用した路面標示やセンサーによる検知・警告設備等の対策を実施する。また、渋滞区間における追突事故防止を図るため、臨時情報板を含む情報板の効果的な活用を推進するほか、後尾警戒車等により渋滞最後尾付近の警戒を行う。

- (イ) 過労運転やイライラ運転を防止し、安全で快適な自動車走行に資するより良い走行環境の確保を図るため、本線拡幅やインターチェンジの改良、事故や故障による停車車両の早期撤去等による渋滞対策、休憩施設の混雑解消等を推進する。

キ 道路の改築等による交通事故対策の推進

交通事故の多発等を防止し、安全かつ円滑・快適な交通を確保するため、次の方針により道路の改築等による交通事故対策を推進する。

- (ア) 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、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、自転車の通行を歩行者や車両と分離するための自転車道や自転車通行帯、自転車の通行位置を示した道路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する。
- (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、交差点改良等を推進する。
- (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、交通流の実態を踏まえつつ、沿道からのアクセスを考慮した副道等の整備、植樹帯の設置、路上駐停車対策等の推進を図る。
- (エ) 商業系地区等における歩行者及び自転車利用者の安全で快適な通行を確保するため、広い歩道、自転車道、自転車通行帯等の整備を推進する。
- (オ) 交通混雑が著しい中心市街地、駅周辺地区等において、人と車の交通を体系的に分離するとともに、歩行者空間の拡大を図るため、地区周辺の幹線道路、交通広場等の総合的な整備を推進する。
- (カ) 歴史的街並みや史跡など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ため、歴史的地区への誘導路、地区内の生活道路、歴史的道筋等の整備を体系的に推進する。

(4) 交通安全施設等整備事業の推進

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、警察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、次の方針により重点的、効果的かつ効率的に交通安全施設等整備事業等を推進することにより、交通環境を改善し、交通事故の防止と交通の円滑化を図る。

ア 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もと、「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、少子高齢社会の進展を踏まえ、歩行空間のバリアフリー化及び通学路や未就学児を中心に子どもが日常的に集団で移動する経路における安全・安心な歩行空間の確保を図る。

また、自転車利用環境の整備、無電柱化の推進、安全上課題のある踏切の対策等による歩行者・自転車の安全な通行空間の確保を図る。

イ 幹線道路対策の推進

幹線道路では、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、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、交差点改良等重点的な交通事故対策を実施する。

ウ 農道対策の推進

農道では、道路整備計画時点から交通安全面での関係機関協議を十分に行い、事故防止対策を実施する。

エ 道路交通環境整備への住民参加の促進

地域住民や道路利用者の主体的な参加のもとに、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、「標識BOX」「信号BOX」等を活用して、道路利用者等が日常から抱えている意見を道路交通環境の整備に反映する。

オ 将来の交通流の変化を見据えた交通環境の整備

新設道路や道路改良が実施されると、交通量や交通流が大きく変化し、将来、信号機の設置など種々の交通安全施設の整備が必要となってくる場合があることから、信号柱・標識柱の建柱場所や歩行者滞留スペースの確保などについて、事前協議の段階から、道路管理者と警察が十分な調整を行い、最適な交通環境の整備を図る。

(5) 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て全ての人が安全に、安心して参加し活動できる社会を実現するため、駅、公共施設、福祉施設、病院等を結ぶ道路において、必要な歩道幅の確保や歩道の段差・傾斜・勾配の改善、無電柱化、視覚障がい者誘導用ブロックの整備等による歩行空間の連続的・面的なユニバーサルデザイン化を積極的に

推進する。また、バリアフリー化を始めとする安全・安心な歩行空間を整備する。

(6) 自転車利用環境の総合的整備

クリーンかつエネルギー効率の高い持続可能な都市内交通体系の実現に向け、自転車の役割と位置付けを明確にしつつ、交通状況に応じて、歩行者・自転車・自動車の適切な分離を図り、歩行者と自転車の事故等への対策を講じるなど、安全で快適な自転車利用環境を創出する必要がある。このことから、自転車活用推進計画（平成30年6月閣議決定）に基づき、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（平成28年7月、国土交通省、警察庁）の周知を図るとともに技術的助言等を実施し、当該計画及びガイドラインに基づく自転車ネットワーク計画を含む地方版自転車活用推進計画の策定や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創出に関する取組を推進する。

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、路外・路上の自転車駐車場等の整備を推進する。

また、高齢者、障がい者等の移動の円滑化に資するため、関係機関・団体が連携した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重点的に推進する。

(7) 総合的な駐車対策の推進

道路交通の安全と円滑化を図り、都市機能の維持及び増進に寄与するため、交通の状況や地域の特性に応じた総合的な駐車対策を推進する。

ア きめ細かな駐車規制の推進

地域住民等の意見要望等を十分に踏まえつつ、駐車規制の点検・見直しを実施するとともに、物流の必要性や自動二輪車の駐車需要等にも配慮し、地域の交通実態等に応じた規制の緩和を行うなど、きめ細かな駐車規制を促進する。

イ 違法駐車対策の推進

(ア) 悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点を指定して、地域の実態に応じた取締りを推進する。

(イ) 運転者の責任を追及できない放置車両について、当該車両の使用者に対する放置違反金納付命令及び繰り返し放置違反金納付命令を受けた使用者に対する使用制限命令の積極的な活用を図り、使用者責任を追及する。

ウ 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取締りの推進と併せ、駐車場の整備と有効利用を促進する。また、コンパクトなまちづくりの推進に併せて、歩行者等にとって利便性・安全性の高い、歩いて暮らせるまちづくりの実現のため、路外駐車場の適正配置や附置義務駐車施設の集約化を促進する。

エ 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・団体との密接な連携を図り、市民の理解と協力を得ながら違法駐車を排除する気運の醸成・高揚を図る。

(8) 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

地震、豪雨、豪雪、津波等の災害が発生した場合においても安全で安心な生活を支える道路交通の確保を図る。

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する。

豪雨・豪雪時等においても、安全・安心で信頼性の高い道路ネットワークを確保するため、道路斜面等の防災対策や災害の恐れのある区間を回避・代替する道路の整備を推進する。

津波に対しては、津波による人的被害を最小限にするため、道路利用者への早期情報提供、迅速な避難を行うための避難路の整備を図る。

イ 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する。

ウ 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、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、緊急輸送路等の確保及び道路利用者等に対する道路交通情報の提供等に資するため、地震計、交通監視カメラ、車両感知器、道路交

通情報提供装置等の整備を推進するとともに、「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、道路・交通に関する災害情報等の提供を推進する。

(9) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

ア 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、許可条件の履行、占有物件等の維持管理の適正化について指導する。

(イ) 不法占有物件の排除等

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、指導取締りによりその排除を行い、特に市街地について重点的にその是正を図る。

さらに、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い、「道路ふれあい月間（毎年8月）」等を中心に道路の愛護思想の普及を図る。

(ウ) 道路の掘り返しの規制等

道路の掘り返しを伴う占有工事については、無秩序な掘り返しと工事に伴う事故・渋滞を防止するため、施工時期や施工方法を調整し、さらに、掘り返しを防止する抜本的対策として共同溝等の整備を推進する。

イ 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、市街地における良好な生活環境づくり等を図るため、公園等の整備を推進する。

ウ 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、欠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。

エ 降灰除去活動の推進

火山爆発による道路への降灰の除去活動を速やかに行い、安全かつ円滑な交通の確保を図る。

3 交通安全思想の普及徹底

交通安全意識を向上させ交通マナーを身に付けるためには、人間の成長過程に合わせ、生涯にわたる学習を促進して県民一人一人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る。また、人優先の交通安全思想のもと、子ども、高齢者、障がい者等の交通弱者に関する知識や思いやりの心を育むとともに、交通事故被害者等の痛みを思いやり、交通事故の被害者にも加害者にもならない意識を育てることが重要である。

このため、「交通安全教育指針」（平成10年国家公安委員会告示第15号）等を活用し、幼児から成人に至るまで、心身の発達段階やライフステージに応じた段階的かつ体系的な交通安全教育を行う。

特に、高齢化が進展する中で、高齢者自身の交通安全意識の向上を図るとともに、他の世代に対しても高齢者の特性を知り、その上で高齢者を保護し、高齢者に配慮する意識を高めるための啓発指導を強化し、また、地域の見守り活動等を通じ、地域が一体となって高齢者の安全確保に取り組む。さらに、自転車を使用することが多い小学生、中学生及び高校生に対しては、交通社会の一員であることを考慮し、自転車利用に関する道路交通の基礎知識、交通安全意識及び交通マナーに係る教育を充実させる。

交通安全教育・普及啓発活動を行うに当たっては、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に取り入れ、市民が自ら納得して安全な交通行動を実践することができるよう、必要な情報を分かりやすく提供することに努め、国、県及び市町村、県警察、学校、関係民間団体、地域社会、企業及び家庭がそれぞれの特性を生かし、互いに連携を取りながら地域が一体となった活動を促進する。

(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）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、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 小学生に対する交通安全教育

小学生に対する交通安全教育は、心身の発達段階や地域の実情に応じて、歩行者及び自転車の利用者として必要な技能と知識を習得させるとともに、道路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、体育、道徳、総合的な学習の時間、特別活動など、学校の教育活動全体を通じて、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する。

このため、自転車の安全な利用等も含め、安全な通学のための教育教材等を作成・配布するとともに、交通安全教室を一層推進するほか、教員等を対象とした心肺蘇生法の実技講習会等を実施する。

関係機関・団体は、小学校において行われる交通安全教育の支援を行うとともに児童に対する補完的な交通安全教育の推進を図る。

また、児童の保護者が日常生活の中で模範的な行動をとり、歩行中、自転車乗車中など実際の交通の場面で、児童に対し、基本的な交通ルールや交通マナーを教えられるよう保護者を対象とした交通安全講習会等を開催する。

さらに、交通ボランティアによる児童に対する安全な行動の指導、児童の保護者を対象とした交通安全講習会等の開催を促進する。

ウ 中学生に対する交通安全教育

中学生に対する交通安全教育は、日常生活における交通安全に必要な事柄、特に、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、保健体育、道徳、総合的な学習の時間、特別活動など学校の教育活動全体を通じて、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する。

このため、自転車の安全な利用等も含め、安全な通学のための教育教材等を作成・配布するとともに、交通安全教室を一層推進するほか、教員等

を対象とした心肺蘇生法の実技講習会を実施する。

関係機関・団体は、中学校において行われる交通安全教育が円滑に実施できるよう指導者の派遣、情報の提供等の支援を行うとともに、地域において、保護者対象の交通安全講習会や中学生に対する補完的な交通安全教育の推進を図る。

エ 高校生に対する交通安全教育

高校生に対する交通安全教育は、日常生活における交通安全に必要な事柄、特に、二輪車の運転者及び自転車の利用者として安全に道路を通行するために、必要な技能と知識を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。

高等学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、保健体育、総合的な学習の時間、特別活動など学校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、さらに理解を深めるとともに、生徒の多くが、近い将来、普通免許等を取得することが予想されることから、免許取得前の教育としての性格を重視した交通安全教育を行う。

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、安全運転に関する意識の向上と実践力の向上を図るとともに、実技指導等を含む実践的な交通安全教育の充実を図る。

このため、自転車の安全な利用等も含め、安全な通学のための教育教材等を作成・配布するとともに、交通安全教育を一層推進するほか、教員等を対象とした心肺蘇生法の実技講習会を実施する。

関係機関・団体は、高等学校において行われる交通安全教育が円滑に実施できるよう指導者の派遣、情報の提供等の支援を行うとともに、地域において、高校生及び相当年齢者に対する補完的な交通安全教育の推進を図る。また、小中学校等との交流を図るなどして高校生の果たしうる役割を考えさせるとともに、交通安全活動への積極的な参加を促す。

オ 成人に対する交通安全教育

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

運転免許取得時の教育は、自動車教習所における教習が中心となることから、教習水準の一層の向上に努める。

免許取得後の運転者教育は、運転者としての社会的責任の自覚、安全運転に必要な技能及び技術、特に危険予測・回避の能力の向上、交通事故被害者の心情など交通事故の悲惨さに対する理解、交通安全意識・交通マナーの向上を目標とし、県公安委員会が行う各種講習、自動車教習所、民間の交通安全教育施設等が受講者の特性に応じて行う運転者教育及び事業所の安全運転管理の一環として安全運転管理者、運行管理者等が行う交通安全教育を中心として行う。

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徹底に努める。

また、社会人を対象とした学級・講座等において自転車の安全利用を含む交通安全教育の促進を図るなど、公民館等の社会教育施設における交通安全のための諸活動を促進するとともに、関係機関・団体、交通ボランティア等による活動を促進する。

大学生・専修学校生等に対しては、学生の自転車や二輪車・自動車の事故・利用等の実態に応じ、関係機関・団体等と連携し、交通安全教育の充実に努める。

このほか、運転免許を取らない若者の増加に鑑み、運転免許を持たない若者や成人が交通安全について学ぶ機会を設けるよう努める。

カ 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歩行者又は運転者としての交通行動に及ぼす影響や運転者側から見た歩行者や自転車の危険行動を理解させるとともに、自ら納得して安全な交通行動を実践することができるよう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、市は、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、各種教育機材を活用したシルバーリーダー（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。特に、法令違反別では、高齢者は高齢者以外と比較して「横断違反」の割合が高い実態を踏まえ、交通ルールの遵守を促す交通安全教育に努める。

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て、

高齢者の交通安全教室等を開催するとともに、高齢者に対する社会教育の場面・福祉活動、各種の催し等の多様な機会を活用した交通安全教育を実施する。

この場合、高齢者の自発性を促すことに留意しつつ、高齢者の事故実態に応じた具体的な指導を行うこととし、反射材の活用など交通安全用品の普及にも努める。

また、高齢運転者に対しては、高齢者講習及び更新時講習の内容の充実に努めるほか、高齢者同士の相互啓発等により交通安全意識の向上を図るため、シルバーリーダーの養成等を促進し、老人クラブ等が関係機関・団体と連携して、自主的な交通安全活動を展開し、地域・家庭における交通安全活動の主導的役割を果たすよう努める。

電動車いすを利用する高齢者に対しては、販売店等と連携して、購入時における安全利用に向けた指導・助言を徹底するとともに、安全利用に向けた交通安全教育の促進に努める。

さらに、高齢化の一層の進展に適確に対応し、高齢者が安全に、かつ、安心して外出できる交通社会を形成するため、高齢者自身の交通安全意識の向上はもとより、県民全体が高齢者を見守り、高齢者に配慮する意識を高めていくことや、地域の見守り活動を通じ、地域が一体となって高齢者の安全確保に取り組むよう努める。

キ 障がい者に対する交通安全教育

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、手話通訳員の配置、字幕入りビデオの活用等に努めるとともに、参加・体験・実践型の交通安全教育を開催するなどとして、障害の程度に応じ、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の推進

本市に居住する外国人に対し、我が国の交通ルールに関する知識の普及による交通事故防止を目的として、定住外国人に対しては、母国との交通ルールの違いや交通安全に対する考え方の違いを理解させるなど、効果的な交通安全教育に努めるとともに、外国人を雇用する使用者等を通じ、外国人の講習会等への参加を促進する。

(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。

また、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、相互の連携を図りながら交通安全教育を推進する。また、受講者の年齢や、道路交通への参加の態様に応じた交通安全教育指導者の養成・確保、ドライブレコーダーやシミュレーター、VR等の機器の活用など、柔軟に多様な方法を活用し、着実に教育を推進するよう努める。

(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

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るとともに、市民自身による道路交通環境の改善に向けた取組を推進するための市民運動として、関係機関・団体が相互に連携して、交通安全運動を組織的・継続的に展開する。

交通安全運動の運動重点としては、高齢者の交通事故防止、子どもの交通事故防止、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、夜間（特に薄暮時）における交通事故防止、自転車の安全利用の推進、飲酒運転や妨害運転（いわゆる「あおり運転」）等の危険運転の根絶等、全県的な交通情勢に即した事項を設定する。

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住民に周知することにより、住民参加型の交通安全運動の充実・発展を図るとともに、関係機関・団体が連携し、運動終了後も継続的・自主的な活動が展開されるよう、事故実態、住民等のニーズ等を踏まえた実施に努める。

また、事後に、運動の効果を検証、評価することにより、一層効果的な運動が実施されるよう配慮する。

イ 横断歩行者の安全確保

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

また、歩行者に対しては、横断歩道を渡ること、信号機のあるところでは、その信号に従うといった交通ルールの周知を図る。

ウ 自転車の安全利用の推進

自転車利用者に対し、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

守るとともに交通マナーを実践しなければならないことを周知する。

自転車乗用中の交通事故や自転車の安全利用を促進するため、「かごしま自転車安全利用五則」を活用するなどにより、歩行者や他の車両に配慮した通行など自転車の正しい乗り方に関する普及啓発の強化を図る。

自転車は、配達や通勤・通学を始め、様々な目的で利用されているが、交通ルールに関する理解不足による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。

自転車は、歩行者と衝突した場合には加害者となる側面も有しており、交通に参加するものとしての十分な自覚・責任が求められることから、そうした意識の啓発を図るとともに、関係事業者の協力を得つつ、自転車の点検整備や加害者になった場合への備えとして損害賠償責任保険等への加入を加速化する。また、自転車運転者講習制度の適切な運用やかごしま自転車条例の広報啓発により、自転車利用者のルールに対する遵法意識を醸成する。

薄暮の時間帯から夜間における自転車事故を防止するため、灯火点灯の徹底と、反射材用品等の取付けの促進により、自転車の被視認性の向上を図る。

自転車に同乗する幼児の安全を確保するため、保護者に対して幼児の同乗が運転操作に与える影響等を体感できる参加・体験・実践型の交通安全教育を実施するほか、幼児を同乗させる場合において安全性に優れた幼児二人同乗用自転車の普及を促進するとともに、シートベルトを備えている幼児用座席に幼児を乗せる時は、シートベルトを着用させるよう広報啓発活動を推進する。

自転車乗車時の頭部保護の重要性とヘルメット着用による被害軽減効果について理解促進に努め、中学生以下の子どもの着用の徹底を図るほか、高齢者や高校生等、他の年齢層の自転車利用者に対し、ヘルメットの着用を促進する。

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。

後部座席のシートベルト非着用時の致死率は、着用時と比較して格段に高くなるため、県、市町村、関係機関・団体等との協力の下、衝突実験映像やシートベルトコンビンサーを用いた着用効果が実感できる参加・体験型の交通安全教育を推進するほか、あらゆる機会・媒体を通じて着用徹底の啓発活動等を展開する。

オ 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る。

特に、比較的年齢の高い幼児の保護者に対し、その取組を強化する。

不適正使用時の致死率は、適正使用時と比較して格段に高くなることから、チャイルドシートの使用効果及び使用方法について、着用推進シンボルマーク等を活用しつつ、幼稚園・保育所・認定こども園、病院、販売店等と連携した保護者に対する効果的な広報啓発・指導を推進する。

6歳以上であっても、体格等の状況により、シートベルトを適切に着用させることができない子どもにはチャイルドシートを使用させることについて、広報啓発に努める。

また、交通安全協会等が実施している各種支援制度の活用を通じて、チャイルドシートの無料貸出制度の広報に努め、チャイルドシートを利用しやすい環境づくりを促進する。

カ 反射材用品の普及促進

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

反射材用品等は、全年齢層を対象として普及を図る必要があるが、歩行中の交通事故死者数の中で占める割合が高い高齢者に対しては、特にその普及の促進を図る。また、衣服や靴、鞆等の身の回り品への反射材用品の組み込みを推奨するとともに、適切な反射性能を有する製品についての情報提供に努める。

キ 飲酒運転の根絶に向けた交通安全教育及び広報啓発活動等の推進

飲酒運転の危険性や飲酒運転による交通事故の実態を周知するための交通安全教育や広報啓発を引き続き推進する。

飲酒運転については、アルコールが運転技能に及ぼす影響や分解に要する時間等の正しい知識について、マスメディア、ポスター、県ホームページ等の広報媒体等の活用により普及・啓発を図る。

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

ク 農耕車の安全利用の推進

農業用トラクターや耕うん機、運搬車等の農耕車による事故防止を図るために、運転者に対し、作業機を装着・けん引した状態で公道を走行する際に灯火器等を設置する交通ルールの遵守や、キャビン・フレームの装備、シートベルト等の安全装置の装着等の指導、関係機関・団体等と連携した事故防止対策の研修会や広報啓発活動などを行い、農耕車の安全利用の推進に努める。

ケ 効果的な広報の実施

交通の安全に関する広報については、テレビ、ラジオ、新聞、携帯端末、インターネット、街頭ビジョン等の広報媒体を活用して、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、具体的で訴求力の高い内容を重点的かつ集中的に実施するなど、実効のあがる広報を次の方針により行う。

- (ア) 家庭、学校、職場、地域等と一体となった広範なキャンペーンや官民が一体となった各種の広報媒体を通じての集中的なキャンペーン等を積極的に行い、子どもと高齢者の交通事故防止、後部座席を含めた全ての座席のシートベルトの着用とチャイルドシートの正しい着用の徹底、妨害運転や飲酒運転等の悪質・危険な運転の根絶、違法駐車等の排除等を図る。

また、運転中のスマートフォンの操作等の危険性について周知を図る。

- (イ) 交通安全に果たす家庭の役割は極めて大きいことから、家庭向け広報媒体の積極的な活用、県及び市町村、町内会、交通安全母の会等を通じた広報等により家庭に浸透するきめ細かな広報の充実に努め、子ども、高齢者等を交通事故から守るとともに、妨害運転や飲酒運転等の悪質・危険な運転を根絶する気運の高揚を図る。
- (ウ) 民間団体の交通安全に関する広報活動を援助するため、市は、交通の安全に関する資料、情報等の提供を積極的に行う。

コ その他の普及啓発活動の推進

- (ア) 高齢者の交通事故防止に関する県民の意識を高めるため、毎月15日を「高齢者交通安全の日」として定め、県及び市町村、関係機関・団体が一斉に街頭活動等を強化するとともに、広報・啓発活動を推進する。

また、高齢者交通安全マークの普及・活用を図るとともに、他の年齢層に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に努める。

- (イ) 薄暮の時間帯から夜間にかけて重大事故が多発する傾向にあることから、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、歩行者の横断違反等による事故実態・危険性等を広く周知し、これらの違反の防止を図る。

また、早朝、夕暮れ時、夜間は、車両運転者には、「早めのライト点灯」「原則上向きライト点灯」「トンネルライト点灯」の3（サン）ライト運動、歩行者には「プラス1（ワン）運動」の定着を促す。

- (ウ) 二輪乗用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、ヘルメットの正しい着用とプロテクターの着用について、関係機関・団体と連携した広報啓発活動を推進するなど、胸部等保護の重要性について理解増進に努める。
- (イ) 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、市のホームページ等を通じて事故データ及び事故多発地点に関する情報の提供に努める。
- (オ) 衝突被害軽減ブレーキや自動運転等の先進技術について、ユーザーが過信することなく使用してもらえるような情報を始め、自動車アセスメント情報や、安全装置の有効性、ドライブレコーダーの普及啓発、自動車の正しい使い方、点検整備の方法、交通事故の概況等に係る情報、交通事故の概況などの情報を総合的な安全情報として取りまとめ、自動車ユーザー、自動車運送事業者、自動車製作者などの情報の受け手に応じ適時適切に届けることにより、関係者の交通安全に関する意識を高める。

(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。

また、地域団体、自動車製造・販売団体、自動車利用者団体等については、それぞれの立場に応じた交通安全活動が地域の実情に即して効果的かつ積極的に行われるよう、全国交通安全運動等の機会を利用して働き掛けを行う。

(5) 地域における交通安全活動への参加・協働の推進

交通の安全は、市民の安全意識により支えられることから、市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、企業等と市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、市民の参加・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、市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市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。

(1) 運転者教育等の充実

安全運転に必要な知識及び技術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、免許取得前から、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、免許取得時及び免許取得後においては、特に、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う。

ア 運転者に対する再教育等の充実

取消処分者講習、停止処分者講習、違反者講習、初心運転者講習、更新時講習及び高齢者講習により運転者に対する再教育が効果的に行われるよう、講習施設・設備の拡充を図るほか、講習指導員の資質向上、講習資機材の高度化及び講習内容、講習方法の充実に努める。

特に、飲酒運転を根絶するという観点から、飲酒取消講習の確実な実施や飲酒学級の充実に努め、妨害運転等の悪質・危険な運転者に対しては運転適性検査により、受講者の運転特性を診断した上、必要な個別的指導等を実施し、悪質・危険な運転特性の矯正を図る。

自動車教習所については、既に運転免許を取得した者に対する再教育も実施するなど、地域の交通安全教育センターとしての機能の充実に努める。

イ 二輪車安全運転対策の推進

取得時講習のほか、二輪車安全運転講習及び原付等安全講習の推進に努める。

また、指定自動車教習所における交通安全教育体制の整備等を促進し、二輪車運転者に対する教育の充実強化に努める。

ウ 高齢運転者対策の充実

(ア) 高齢者に対する教育の充実

高齢者講習の効果的実施、更新時講習における高齢者学級の講習内容の充実等に努める。特に、認知機能検査に基づく高齢者講習においては、運転技能に着目したきめ細かな講習を実施するとともに、講習の合理化・高度化を図り、より効果的な教育に努める。

(イ) 臨時適性検査の確実な実施

認知機能検査、安全運転相談等の機会等を通じて、認知症の疑いがある運転者の把握に努め、臨時適性検査等の確実な実施等により、安全な運転に支障のある者については、運転免許の取消等の行政処分を行う。

(ウ) 改正道路交通法の円滑な施行

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

(I) 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。

エ シートベルト、チャイルドシート及びヘルメットの正しい着用の徹底

後部座席を含めた全ての座席のシートベルトの着用と、チャイルドシートの正しい使用及び二輪乗車時におけるヘルメットの正しい着用の徹底を図るため、関係機関・団体と連携し、各種講習・交通安全運動等あらゆる機会を通じて、着用効果の啓発など着用推進キャンペーンを積極的に行うとともに、シートベルト、チャイルドシート及び乗車用ヘルメット着用義務違反に対する街頭での指導取締りを推進する。

オ 自動車運送事業等に従事する運転者に対する適性診断の充実

自動車運送事業等の安全を確保するため、事業者に対し、高齢運転者等に受診させるよう義務付けるとともに、受診環境の整備を行い、受信を促進する。

カ 危険な運転者の早期排除等

行政処分制度の適正かつ効果的な運用により長期未執行者の解消に努めるほか、自動車等の安全な運転に支障を及ぼすおそれがある病気等にかかっていると疑わ

れる者等に対する臨時適性検査等の迅速・適確な実施に努めるなど、危険な運転者の早期排除を図る。

(2) 安全運転管理の推進

安全運転管理者及び副安全運転管理者に対する講習の充実等により、これらの者の資質及び安全意識の向上を図るとともに、事業所内で交通安全教育指針に基づいた交通安全教育が適切に行われるよう安全運転管理者等を指導する。

また、安全運転管理者等による若年運転者対策及び貨物自動車の安全対策の一層の充実を図るとともに、安全運転管理者等の未選任事業所の一掃を図り、企業内の安全運転管理体制を充実強化し、安全運転管理業務の徹底を図る。

さらに、事業活動に関してなされた道路交通法違反等についての使用者等への通報制度を十分活用するとともに、使用者、安全運転管理者等による下命、容認違反等については、使用者等の責任追及を徹底し適正な運転管理を図る。

事業活動に伴う交通事故防止を更に促進するため、映像記録型ドライブレコーダー、デジタル式運行記録計等（以下「ドライブレコーダー等」という。）の安全運転の確保に資する車載機器の普及促進に努めるとともに、ドライブレコーダー等によって得られた映像を元に、身近な道路に潜む危険や、日頃の運転行動の問題点等の自覚を促す交通安全教育や安全運転管理への活用方法について周知を図る。

(3) 交通労働災害の防止等

交通労働災害防止のためのガイドラインの周知徹底を行うことにより、事業場における管理体制の確立、適正な労働時間等の管理、適正な走行管理、運転者に対する教育、健康管理交通労働災害防止に対する意識の高揚等を促進する。

(4) 道路交通に関連する情報の充実

ア 危険物輸送に関する情報提供の充実等

危険物の輸送時の事故による大規模な災害を未然に防止し、災害が発生した場合の被害の軽減に資する情報提供の充実等を図るため、イエローカード（危険有害物質の性状、事故発生時の応急措置、緊急通報・連絡先等事故の際、必要な情報を記載した緊急連絡カード）の携行、関係法令の遵守、乗務員教育の実施等について危険物運送事業者の指導を強化する。

イ 気象情報等の充実

道路交通に影響を及ぼす台風、大雨、竜巻等の激しい突風、地震、津波、火山噴

火等の自然現象を的確に把握し、特別警報・警報・予報等の適時・適切な発表及び迅速な伝達に努めるとともに、これらの情報の質的向上に努める。

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を推進する。

5 車両の安全性の確保

(1) 自動車アセスメント情報の提供等

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公正中立な立場で取りまとめ、これを自動車使用者に定期的に提供する自動車アセスメント事業を推進する。

また、チャイルドシートの普及啓発を行うほか、安全性能評価の強化について検討を行うとともに、製品ごとの安全性に関する比較情報等を、例えば、産婦人科や小児科、県、市窓口等を通じ、それを必要とする自動車ユーザーに正しく行き渡るようにすることにより、より安全なチャイルドシートの普及拡大を図る。

(2) 自動車の保守管理の徹底

自動車ユーザーの保守管理意識を高揚し、点検整備の確実な実施を図るため、「自動車点検整備推進運動」を関係者の協力のもとに展開するなど、自動車ユーザーによる保守管理の徹底を強力に促進する。

また、自動車運送事業者の保有する事業用車両の安全性を確保するため、自動車運送事業者監査、整備管理者研修等のあらゆる機会をとらえ、関係者に車両の保守管理について指導を行い、その確実な実施を推進する。

なお、車両不具合による事故については、その原因の把握・究明に努めるとともに、点検整備方法に関する情報提供等により、再発防止の徹底を図る。

(3) 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、定期的に自転車安全整備店において点検整備を受ける気運を醸成する。

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するため、損害賠償責任保険等の全員加入に向けて広報啓発に取り組む。

さらに、夜間における交通事故の防止を図るため、灯火の取付けの徹底と反射器

材の普及促進を図り、自転車の被視認性の向上を図る。

6 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整備

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。

ウ 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、車両の部品等が不正な改造に使用されることがないように、「不正改造車を排除する運動」を通じ、広報活動の推進及び企業、関係団体等に対する指導を積極的に行う。

7 救急・救助活動の充実

交通事故による負傷者の救命を図り、また、被害を最小限にとどめるため、高速道路を含めた道路上の交通事故に即応できるよう、救急医療機関、消防機関等の相互の緊密な連携・協力関係を確保しつつ、救助・救急医療体制の整備を図る。

特に、救急現場又は搬送途上において、救急隊員等による一刻も早い救急医療、応急処置等を実施するための体制整備を図るほか、事故現場からの緊急通報体制の整備や現場に居合わせた人による応急手当の普及等を促進する。

(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図る。

イ 心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動の推進

A E D（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、教職員対象の心肺蘇生法（A E Dの取扱いを含む）の実習及び各種講習会の開催により指導力・実践力の向上を図るとともに、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について指導の充実を図る。

ウ 救急救命士の養成・配置等の推進

救急現場及び搬送途上における応急処置の充実のため、消防機関において救急救命士を計画的に配置できるようその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

救助工作車、救助資機材等の整備を促進するとともに、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、高度救命処置用資機材等の整備を促進する。

オ 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する。

カ 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・技能等の向上を図るため、教育訓練を積極的に推進する。

(2) 救急医療体制の整備

救急医療体制の充実を図るために、初期及び第二次救急医療機関と第三次救急医療機関との緊密な連携体制を維持し、医療機関・救急搬送機関等

の連携・協力関係の確保に努める。

また、医師が速やかに救急現場等に出動して傷病者に対して必要な治療を行う救急医療用ヘリコプター（ドクターヘリ）の活用など、救急医療体制の充実・確保に努める。

(3) 救急関係機関の協力関係の確保等

救急医療施設への迅速かつ円滑な収容を確保するため、救急医療機関、消防機関等の関係機関における緊密な連携・協力関係の確保を図るとともに、傷病者の状況に応じた適切な搬送及び受入体制の整備に努める。

また、特に多くの被害者が生じる大規模な交通事故が発生した場合に備え、災害派遣医療チーム（DMAT）の活用を促進する。

8 被害者支援の充実と推進

交通事故被害者等は、交通事故により多大な肉体的、精神的及び経済的打撃を受けたり、又はかけがえのない生命を絶たれたりするなど、深い悲しみやつらい体験をされており、このような交通事故被害者等を支援することが極めて重要であることから、犯罪被害者等基本法のもと、交通事故被害者等のための施策を総合的かつ計画的に推進する。

また、近年、自転車が加害者になる事故に関し、高額な賠償額となるケースもあり、こうした賠償責任を負った際の支払い原資を担保し、被害者の救済の十全を図るため、関係事業者の協力を得つつ、損害賠償責任保険等への加入を加速化する。

(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。警察においては、交通事故被害者に対する適正かつ迅速な支援として、救済制度の教示や交通事故相談活動を積極的に推進する。

(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。

9 交通事故分析の高度化

交通事故の実態を的確に把握し、更なる交通事故死傷者数の減少に向けた効果的かつ詳細な交通安全施策の検討、立案等に資するため、人、道路及び車両について総合的な観点からの事故分析を行う。

さらに、警察や関係機関と連携を緊密に図りながら、官民の保有する交通事故調査・分析に係る情報を市民に対して積極的に提供することにより、交通安全に対する市民の意識の高揚を図る。

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

- 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恐れがあることから、一層安全で安定した鉄道輸送を目指す。
- 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することにより、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

- 乗客及び運転事故全体の死傷者ゼロの継続を目指す。
- 鉄道事故及び踏切事故ゼロを目指す。



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4つの施策〉

- ① 踏切道の立体交差化、構造の改良の促進及び歩行者等立体横断施設の整備促進
- 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
- ④ その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置

第1章 踏切事故のない社会を目指して

踏切事故は長期的には減少傾向にあるが、依然として発生しており、改良すべき踏切道も、なお残されている現状である。

このような現状を踏まえ、引き続き踏切道における安全対策を積極的に推進する。

1 踏切事故の状況

本市における踏切事故（鉄道の運転事故のうち、踏切障害及びこれに起因する列車事故をいう。）は、過去5年間（平成28年から令和2年まで）で見ると、令和元年に1件だけ踏切人身（死亡）事故が発生している状況である。

発生件数自体は極めて少ないものの、始良市内には踏切遮断機のない踏切道が数か所あることから、改良すべき踏切道が、なお残されている現状にある。

2 近年の踏切事故の特徴

本県における近年の踏切事故の特徴としては、踏切内に取り残されるトリコ、直前の横断、遮断機がおりているにも関わらず踏切路内に進入しての事故等が発生している。

踏切道の種類別にみると、発生件数では第1種踏切道（自動遮断機が設置されている踏切道）が最も多く発生している。

3 踏切道における交通の安全についての目標

上記の現状を踏まえ、踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、市民の理解と協力のもと、第2章に掲げる諸施策を総合的かつ積極的に推進することにより、踏切事故の発生を極力防止する。

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。そのため、立体交差化、構造の改良、歩行者等立体横断施設の整備、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。

また、ICT技術の発展やライフスタイルの変化等、社会を取り巻く環境の変化を見据え、更なる踏切道の安全性向上を目指し、対策を検討する。

さらに、各踏切道の遮断時間や交通量等の諸元、これまでの対策実施状況等を踏まえて、道路管理者と鉄道事業者が協力し「踏切安全通行カルテ」を作成・公表することにより、透明性を保ちながら各踏切の状況を踏まえた対策を重点的に推進していくことも重要である。

第2節 講じようとする施策

1 踏切道の立体交差化、構造の改良及び歩行者等立体横断施設の整備の促進

道路交通量の多い踏切道が連続している地区等や、主要な道路との交差に係るもの等については、抜本的な交通安全対策である連続立体交差化等により、踏切道の除却を促進するとともに、道路の新設・改築に当たっても、極力立体交差化を図る。

また、歩道が狭あいな踏切についても、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など、事故防止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等を勘案し、着実に踏切遮断機の整備を行う。

市内の踏切道のうち、列車運行本数が多く、かつ、列車の種別等により警報時間に差が生じているものについては、必要に応じ警報時間制御装置の整備等を進め、踏切遮断時間を極力短くする。

自動車交通量の多い踏切道については、道路交通の状況、事故の発生状況等を勘案して、必要に応じ、障害物検知装置、オーバーハング型警報装置、大型遮断装置等、より事故防止効果の高い踏切保安設備の整備を進める。

高齢者等の歩行者対策としても効果が期待できる、全方位型警報装置、非常押ボタンの整備、障害物検知装置の高規格化を推進する。

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、併せて道路標識等の大型化、高輝度化による視認性の向上を図る。

3 踏切道の統廃合の促進

踏切道の立体交差化、構造改良等の事業の実施に併せて、近接踏切道のうち、その利用状況、う回路の状況等を勘案して、第3、第4種踏切道（第3種踏切は警報機、標示のみの踏切、第4種踏切は標示のみの踏切）など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、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する。

4 その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置

緊急に対策が必要な踏切道は、「踏切安全通行カルテ」を作成・公表し、効果検証を含めたプロセスの「見える化」を推進し、透明性を保ちながら各踏切の状況を踏まえた対策を重点的に推進する。

また、踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、必要に応じ、踏切道予告標、踏切信号機の設置や、警察による車両等の踏切通行時の違反行為に対する交通指導取締りを積極的に行う。

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するとともに、踏切事故による被害者等への支援についても、事故の状況等を踏まえ、適切に対応する。

また、ICT技術の発展やライフスタイルの変化等、社会を取り巻く環境の変化を見据え、更なる踏切道の安全性向上を目指し、対策を検討する。

平常時の交通の安全及び円滑化等の対策に加え、災害時においても、踏切道の長時間遮断による救急・救命活動や緊急物資輸送に支障を来す等の課題に対応するため、関係者間で遮断時間に関する情報共有を図るとともに、遮断の解消やう回に向けた災害時の管理方法を定める取組を推進する。

**第3次始良市交通安全計画
令和4年2月**

発行 始良市交通安全対策会議

(事務局：始良市市民生活部男女共同参画課内)

〒899-5492

始良市宮島町25番地

T E L (0995) 66-3163

F A X (0995) 66-4501