

第11次枕崎市交通安全計画

(令和3年度～7年度)



枕崎市交通安全対策会議

目 次

I	計画の基本的事項	1
1	計画策定の趣旨	1
2	計画の位置付け	1
3	計画期間	1
4	計画の基本理念	1
II	施策の展開	2
	第1章 道路交通事故のない社会を目指して	3
	第2章 道路交通の安全についての目標	4
	第1節 道路交通事故の現状と今後の見通し	4
	1 道路交通事故の推移	4
	第2節 交通安全計画における目標	5
	第3章 道路交通の安全についての対策	6
	第1節 今後の道路交通安全対策を考える視点	6
	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	6
	(1) 最重点	6
	子どもと高齢者の安全確保	6
	(2) 重点	7
	ア 歩行者及び自転車の安全確保	7
	イ 生活道路における安全確保	8
	ウ 市民自らの意識改革等による交通安全意識の高揚	8
	2 重点推進事項	9
	(1) 交通実態等を踏まえたきめ細やかな対策の推進	9
	(2) 地域が一体となった交通安全対策の推進	9
	(3) 先端技術の活用推進	10
	第4章 講じようとする6つの施策	11
	1 高齢者交通安全対策の充実・強化	11
	(1) 高齢者交通事故の現状	11
	(2) 高齢者交通安全対策	12
	(3) 高齢者の交通手段の確保	12
	2 道路交通環境の整備	12
	(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
	(2) 幹線道路における交通安全対策の推進	14
	(3) 交通安全施設等整備事業の推進	15
	(4) 歩行者空間のユニバーサルデザイン化	16

(5) 効果的な交通規制の推進	16
(6) 災害に備えた道路交通環境の整備	16
(7) 総合的な駐車対策の推進	17
(8) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備	17
3 交通安全思想の普及徹底	18
(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	19
(2) 効果的な交通安全教育の推進	22
(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進	22
(4) 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進	26
(5) 地域における交通安全活動への参加・協働の推進	26
4 安全運転の確保	27
5 救助・救急活動の充実	27
(1) 救助・救急体制の整備	27
(2) 救急医療体制の整備	29
(3) 救急関係機関の協力関係の確保等	29
6 被害者支援の充実と推進	29
(1) 自動車損害賠償保障制度の充実等	29
(2) 損害賠償の請求についての援助等	30
(3) 交通事故被害者等支援の充実強化	30
第5章 鉄道・踏切道における交通の安全	31
第1節 鉄道交通の安全についての対策	31
1 鉄道交通の安全について	31
第2節 踏切道における交通の安全についての対策	31
1 踏切道における事故防止対策について	31
(1) 構造改良の促進	31
(2) 踏切道保安設備の整備	31
(3) 交通規制の実施	31
(4) その他踏切道の交通安全の措置	32
2 踏切道の統廃合の促進	32
 (参 考)	
交通安全対策基本法（抜粋）	33

I 計画の基本的事項

第11次枕崎市交通安全計画の基本的事項は、次のとおりとします。

1 計画策定の趣旨

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）に基づき、昭和46年度に第1次の枕崎市交通安全計画（以下「交通安全計画」という。）を策定し、以後5年ごとに交通安全計画を改訂し、市、関係機関及び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ました。

第10次交通安全計画期間（平成28年度～令和2年度）における交通事故発生件数は234件であり、そのうち、死者数は6人を数え計画期間中、毎年1人の高齢者が亡くなるという悲惨な事故が発生しています。また、負傷者数は260人で、第9次交通安全計画期間と比較すると、事故発生件数、負傷者数については5割以上減少していますが、死者数は逆に1人の増加となっています。

また、鉄道（軌道を含む。以下同じ。）の分野においては、ひとたび交通事故が発生した場合には、多数の死傷者を伴う重大な事故となるおそれがあります。

人命尊重の理念のもとに、交通事故のない安全で安心な枕崎市を実現していくためには交通社会を取り巻く情勢はもとより、本市における交通事故の特徴に対応した適切かつ効果的な諸施策を引き続き講じていく必要があります。

2 計画の位置付け

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、県の第11次交通安全計画に基づき、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を定めたものです。

3 計画期間

令和3年度から令和7年度までの5年間とします。

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」

II 施策の展開

第1章 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します。
- 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みます。

第2章 道路交通の安全についての目標

- 1 交通事故死者数（24時間以内）を1人以下にします。
- 2 重傷者数を6人以下にします。

第3章 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
 - (1) 最重点
子どもと高齢者の安全確保
 - (2) 重点
 - ア 歩行者及び自転車の安全確保
 - イ 生活道路における安全確保
 - ウ 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
 - (1) 交通実態等を踏まえたきめ細やかな対策の推進
 - (2) 地域が一体となった交通安全対策の推進
 - (3) 先端技術の活用推進

第4章 講じようとする6つの施策

- 1 高齢者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 救助・救急活動の充実
- 6 被害者支援の充実と推進

第5章 鉄道・踏切道における交通の安全

- 1 鉄道交通の安全についての対策
- 2 踏切道における交通の安全についての対策

第1章 道路交通事故のない社会を目指して

近年の本市の交通情勢は、発生件数、負傷者数ともに減少傾向にありますが、一方で高齢者の交通事故に占める割合は、増加傾向にあります。平成28年と令和2年で比較すると57.7%（平成28年）から69%（令和2年）へと11.3%の増となっています。このようなことから、高齢者が交通事故を起こさないように、そして被害者にならないよう、安全対策を講じていく必要があります。

また、全国では未就学児を始めとする子どもが関係する交通事故も依然として発生していることから、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ます。

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症者数をゼロに近づけるためには、私たち一人ひとりが、相互理解と思いやりをもって行動し、共生の交通社会の形成を図ることが必要です。

また、交通安全対策は、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となります。その際、行政、学校、家庭、職場、団体、企業等が役割分担を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す。

特に、生活道路については、住民の意見を十分に反映させることが必要であり、市の役割が極めて大きくなります。

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重要となります。

これらの施策を総合的かつ計画的に推進することにより、究極的に道路交通事故のない社会を実現することを目指します。

第2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 道路交通事故の推移

本市における交通事故の状況は、第10次交通安全計画期間においては、第9次交通安全計画期間と比較して、交通事故発生件数、負傷者数は減少していますが、死者数は増加しています。事故発生件数は、第9次が435件に対し第10次は234件、負傷者数は第9次が518人に対し第10次が260人、死者数は、第9次が5人に対し第10次が6人であり、交通事故発生件数及び負傷者数は5割以上減少していますが、死者数については1人の増加となっています。

また、第10次交通安全計画期間においては、特に高齢者の交通事故防止について重点的に施策を推進してきましたが、依然として交通事故死者数全体に占める高齢者の割合は高い水準で推移しています。

高齢者は身体機能も低下し、行動範囲も狭くなり、現下の交通環境の変化に馴染んでいないことで交通事故の被害者となる確率が高いことや、最近は加害者となるケースも増えてきています。

本市の道路交通を取り巻く状況は、交通死亡事故の当事者となる比率の高い高齢者人口の増加に伴い、高齢運転者の増加が見込まれ、このことが道路交通にも大きな影響を与えるものと考えられます。

また、本市におけるバス路線等の交通機関の現状からすると、自動車交通への依存度はますます高まってきており、これに伴う「くるま社会」の量的拡大、質的变化が更に進むことを考えれば、総合的な交通安全対策を従来にも増して積極的に推進しなければ、高齢者等の交通事故の増加に歯止めをかけることはできないものと考えられます。

今後の交通安全対策を考えるに当たっては、人命尊重の理念のもとに、安全・円滑で快適な交通社会を実現することを目標に、歩行者・自転車利用者・幼児・高齢者・障害者等が安心して通行でき、かつ、安全で円滑な自動車交通を確保するための道路交通環境の確立、交通道德に基づいた自発的な交通安全意識の高揚、青少年層や高齢者の安全運転の確保、交通事故の被害を最小限に抑えるための被害救済対策の推進等を図ることとします。

そのため、年齢各層に応じた交通安全教育の徹底、年間を通しての交通指導及び広報活動の充実、更には市民総ぐるみの交通安全運動の展開による交通安全の基盤づくり等、諸般の交通安全対策を総合的かつ効果的に実施するものとしていきます。

【交通事故発生件数・24時間死者数・負傷者数の推移】

	第9次交通安全計画期間						第10次交通安全計画期間					
	H23	H24	H25	H26	H27	計	H28	H29	H30	R元	R2	計
発生件数	119	90	83	71	72	435	71	58	55	21	29	234
負傷者数	142	105	99	87	85	518	85	66	57	21	31	260
死者数	1	0	1	0	3	5	1	2	1	1	1	6
うち高齢者	0	0	0	0	3	3	1	1	1	1	1	5

第2節 交通安全計画における目標

令和7年までに

年間の24時間死者数を 1人以下

年間の重傷者数を 6人以下

にすることを目指します。

交通事故のない社会を達成することが究極の目標ですが、中期的には県の計画期間である令和7年までに、「年間の24時間死者数を43人以下とする」という目標を受けて、本市においてもその実現を図ることとし、本計画の計画期間である令和7年までには「年間の24時間死者数を1人以下にする」ことを目指します。

このことは、24時間死者数のみならず、道路交通事故に起因する死者数（30日以内死者数等）も、同様に減少させることを意味します。

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も取り組み、重傷者数を令和7年までに「年間6人以下とする」ことを目指します。

そのため、市は、市民の理解と協力のもと、第3章に掲げる諸施策を総合的かつ強力で推進します。

第3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

これまで、道路交通事故の発生件数及び道路交通事故による負傷者数が減少してきていることから、交通安全計画に基づき実施されてきた施策には、一定の効果があつたものと考えられます。

また、近年、安全不確認、脇見運転、動静不注視等の安全運転義務違反に起因する死亡事故が依然として多く、相対的にその割合は高くなっています。

また、スマートフォン等の普及に伴い歩行中や自転車乗車中の操作による危険性も指摘されています。

このため、従来の交通安全対策を基本としつつ、経済社会情勢、交通情勢、技術の進展・普及の変化等に柔軟に対応し、また、変化する状況の中で実際に発生した交通事故に関する情報の収集、分析を充実させ、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します。

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ことも必要となります。

交通事故死者数及び重傷者数の一層の減少を図るとともに、安全で安心して暮らせる交通社会の実現に向け、本市の交通事故の特徴と課題に即した、(1)高齢者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)救助・救急活動の充実、(6)被害者支援の充実と推進、といった6つの交通安全対策を実施します。

その際、次の1及び2のように重点的に対応すべき事項を明確にした上で対策の推進を図っていきます。

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

(1) 最重点

子どもと高齢者の安全確保

本市は、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、また、今後においても本市の高齢化は、急速に進むことを踏まえると、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す。

また、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も必要です。子どもの交通事故死者数は減少していますが、次代を担う子どもの安全を確保する観点から、未就学児を中心に子どもが日常的に集団で移動する経路や通学路等の子どもが移動する経路において、横断歩道の設置や適切な管理、歩道の整備等

の安全・安心な歩行空間の整備を積極的に推進します。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も見守っていくための取組も充実させていく必要があります。

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

高齢者については、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の対策とともに、自動車を運転する場合の安全運転を支える対策を推進します。

さらに、運転免許返納後の、高齢者の移動を伴う日常生活を支えるための対策は、この計画の対象となる政策に留まらず、これらの対策とも連携を深めつつ推進することが重要となります。

高齢者が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ます。また、年齢等にかかわらず多様な人々が利用しやすいよう都市や生活環境を設計するとの考え方に基づき、バリアフリー化された道路交通環境を形成します。

高齢者が運転する場合の安全運転を支える対策については、身体機能の衰え等を補う技術の活用・普及を一層積極的に進める必要があります。また、運転支援機能の過信・誤解による事故が発生しており、運転支援機能を始めとする技術とその限界、技術の進展の状況について、交通安全教育等を通じて幅広く情報提供していく必要があります。

(2) 重点

ア 歩行者及び自転車の安全確保

県内の交通事故死亡者数に占める歩行者の割合は、令和2年中、4割を占め、その中の9割が高齢者となっています。

歩行中の死者数は、状態別の中で最も多く、横断歩道において自動車が一時停止しない等、歩行者優先が徹底されているとは言えません。特に、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あります。

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ます。

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

一方、歩行者に対しては、横断歩道を渡ること、信号機のあるところでは、その信号に従うことといった交通ルールの周知を図るとともに、安全を確認し

てから横断を始め、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します。

次に、自転車については、ヘルメットの着用義務（高校生以上は努力義務）、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（以下「かごしま自転車条例」という。）の広報啓発に取り組みます。

自転車の安全利用を促進するためには、車線や歩道の幅員の見直し等により、歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された、安全で快適な自転車通行空間の確保を積極的に進める必要があります。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します。

さらに、自転車利用者については、自転車の交通ルールに関する理解が不十分なことも背景として、ルールやマナーに違反する行動が多いため、交通安全教育等の充実を図るほか、街頭における指導啓発活動を積極的に推進するなど、自転車利用者を始めとする道路利用者の自転車に関する安全意識の醸成を図ります。

加えて、通勤や配達目的の自転車利用者による交通事故の防止についての指導啓発等の対策や、駆動補助機付自転車や電動車椅子等多様なモビリティの普及に伴う事故の防止についての普及啓発等に取り組みます。

イ 生活道路における安全確保

生活道路においては、高齢者、障害者、子どもを含む全ての歩行者や自転車が安全で安心して通行できる環境を確保し、交通事故を減少させていく必要があります。

生活道路の安全対策については、道路管理者と警察が緊密に連携しながら、最高速度30km/hの区域規制と物理的デバイスとの適切な組合せにより交通安全の向上を図ろうとする区域「ゾーン30プラス」の設定を推進します。

引き続き、自動車の速度抑制を図るための道路交通環境整備を進めるほか、生活道路における安全な走行方法の普及、幹線道路を通行すべき自動車の生活道路への流入を防止するための対策等を推進していく必要があります。

また、生活道路における各種対策を実施していく上では、対策着手段階からの一貫した住民の関わりが重要であり、地域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ります。

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します。

ウ 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すべての市民が、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ります。

そのためには、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りますが、一方的な情報提供や呼び掛けでは効果は限定的であることから、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つようになることが重要です。

このため、住民が身近な地域や団体において、自ら具体的な目標や方針を設定し、交通安全に関する各種活動に直接関わるなど、安全で安心な交通社会の形成に積極的に関与していくような仕組みづくりが求められており、市において、それぞれの実情に応じた仕組みを工夫する必要があります。

さらに、その目標を設定するに際しては、交通事故死者や交通事故件数等とは異なる当該地域に根ざした何らかの具体的な指標（例えば、高齢者、子どもなど特定の年齢階層に着目した指標等）を生み出すことも、住民の交通安全意識を高める上で効果的です。

また、本市交通安全計画の作成に当たっては、県の交通安全計画を踏まえ、地域の交通情勢や社会情勢等の特徴を十分考慮するとともに、地域住民の意向を十分反映させることも、交通安全意識の高揚のためには有効です。

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ましたが、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ます。

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ります。

また、第11次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います。

(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ります。

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、市ホームページや広報紙等を活用し、交通事故情報の提供に努めます。

また、安全な交通環境の実現のためには、交通社会の主体となる運転者、歩行者等の意識や行動を周囲・側面からサポートしていく社会システムを、地域における交通情勢を踏まえ、行政、関係団体、住民等の協働により形成していきます。

特に、飲酒運転対策、自転車の交通安全対策などについては、積極的な情報共有を図っていきます。

(3) 先端技術の活用推進

衝突被害軽減ブレーキを始めとした先端技術の活用は、交通事故が減少している要因のひとつと考えられます。今後も、サポカー・サポカーSの普及はもとより、運転者の危険認知の遅れや運転操作の誤りによる事故を未然に防止するための運転支援システムの更なる発展や普及、車車間通信、レベル3以上の自動運転の実用化や自動運転車へのインフラからの支援など、先端技術の活用により、交通事故の更なる減少が期待されます。そのためにも、安全な自動運転を実用化するための交通ルールの在り方や安全性の担保方策等について、技術開発等の動向を踏まえつつ広報の推進に努め、安全の確保に取り組みます。

第4章 講じようとする6つの施策

1 高齢者交通安全対策の充実・強化

(1) 高齢者交通事故の現状

本市の交通事故の発生状況等は前述のとおりですが、本計画期間内における高齢者人口、高齢免許保有者数ともに増加することが予想されることから、高齢者が被害者となる交通事故や、高齢運転者が第1当事者（交通事故の主な原因を発生させた方の当事者）となる交通事故も増加することが懸念されます。

〔高齢者免許保有状況〕

令和3年3月31日現在

基準年	市人口	高齢者数	全免許保有者数	高齢者免許保有者数	割合
令和3年	20,297人	8,308人	14,289人	5,458人	38.2%

1 当事者となった交通事故の推移

区分	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
発生件数	31	20	23	7	15
死者数	0	2	0	1	1
負傷者数	30	19	24	6	15

※ 市人口は市民生活課、高齢者数は福祉課、左記以外は警察署交通課の統計値

〔高齢者の交通事故の推移〕

区分	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
発生件数	71	58	55	21	29
うち高齢者	41	32	34	15	20
割合(%)	57.7	55.2	61.8	71.4	69.0
死者数	1	2	1	1	1
うち高齢者	1	1	1	1	1
割合(%)	100.0	50.0	100.0	100.0	100.0
負傷者数	85	66	57	21	31
うち高齢者	31	28	21	11	12
割合(%)	36.5	42.4	36.8	52.4	38.7

[高齢者（65歳以上）の死傷者数]

			平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	合計
年 齢 別	65歳 ～69歳	死者数	0	1	1	0	0	2
		負傷者数	7	2	6	1	2	18
	70歳 ～74歳	死者数	1	0	0	0	1	2
		負傷者数	8	6	5	4	4	27
	75歳 ～79歳	死者数	0	0	0	0	0	0
		負傷者数	5	9	6	2	2	24
	80歳 以上	死者数	0	0	0	1	0	1
		負傷者数	11	11	4	4	4	34
合 計	死者数	1	1	1	1	1	5	
	負傷者数	31	28	21	11	12	103	

(2) 高齢者交通安全対策

このようなことから、本市においては、高齢者の交通事故防止を最重要課題として捉え、バリアフリー化など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、高齢者交通安全指導者の養成など、特に、高齢者に配慮した施策を重点的に推進し、高齢者が安全にかつ安心して移動できる交通社会を目指します。

さらに、市、警察、老人クラブが連携を強化し、各種研修会や、交通死亡事故現場診断など、市や警察署が実施する事故防止施策に対する老人クラブ会員の参加を促進します。

(3) 高齢者の交通手段の確保

高齢運転者の交通事故防止対策を推進するに当たり、高齢運転者の運転免許証返納制度は有効な施策であることから、これらの制度の利用促進を図るとともに、運転免許証の自主返納者への交通手段を確保するため、市内タクシー事業者と連携した運賃の助成や自治体コミュニティバスやデマンド型交通（決められた時間や経路ではなく、利用者の要求に対応して運行する交通システム）の導入、コミュニティバス等と主要交通機関との接続等利用者の利便性の向上を図るための取組を推進します。

2 道路交通環境の整備

道路交通環境の整備については、本市はこれまでも関係機関が連携し、交通総合点検や事故現場診断等により対策を推進してきたところであり、事故多発地点対策等で一定の事故抑止効果が確認されていますが、依然として幹線道路における事故、

また、歩行中等の死者が発生していることから、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、身近な生活道路の安全の推進に取り組みます。

また、少子高齢化が一層進行する中で、子どもを事故から守り、高齢者や障害者等が安全にかつ安心して外出できる交通社会の形成を図る観点から、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整備の強化を図ります。

(1) 生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備

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、また、生活道路への通過交通の流入等の問題も深刻です。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」の視点に立った交通安全対策を推進していく必要があります。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ます。

ア 生活道路における交通安全対策の推進

各種データや、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ります。

イ 通学路等における交通安全の確保

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します。

ウ 高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備

(ア) 高齢者や障害者等を含めてすべ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、病院等の周辺を中心に平坦性及び必要な幅が確保された歩道等を積極的に整備します。

このほか、歩道の段差・傾斜・勾配の改善、バリアフリー対応型信号機、歩車分離式信号、エスコートゾーン（視覚障害者誘導用道路横断帯）等の整備に努めます。併せて、高齢者、障害者等の通行の安全と円滑を図るとともに、高齢運転者の増加に対応するため、信号灯器のLED化、道路標識の高輝度化を推進します。

また、バリアフリー法（高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律 平成18年法律第91号）に基づく重点整備地区等においては、公共交

通機関等のバリアフリー化と連携しつつ、誰もが歩きやすい歩道、道路横断時の安全を確保する機能を付加したバリアフリー対応型信号機等の整備を連続的・面的に整備しネットワーク化を図ります。

- (イ) 横断歩道、バス停留所付近の違法駐車などの悪質性、危険性、迷惑性の高い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動二輪車等の違法駐車についても、積極的な取締りを推進します。

(2) 幹線道路における交通安全対策の推進

幹線道路における交通安全については、事故危険箇所を含め死傷事故率の高い区間や、地域の交通安全の実績を踏まえた区間を優先的に選定し、対策立案段階では、これまでに蓄積してきた対策効果データにより対策の有効性を確認した上で次の対策を推進します。

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225号・226号・270号などの主要な幹線道路における交通安全対策については、関係機関等と連携し効果的な事故防止対策を推進します。

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や潜在的な危険区間等の事故危険箇所として指定された箇所において、関係機関等と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、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します。

ウ 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に努めます。

エ 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、次の対策を推進します。

- (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ラ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、交差点改良等を推進します。
- (ウ) 交通量の多い地区等においては、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

的な整備を推進します。

オ 交通安全施設等の高度化

- (ア) 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・プログラム多段系統化等の信号制御の改良を推進するとともに、疑似点灯防止による視認性の向上に資する信号灯器のLED化を推進します。
- (イ) 道路の構造、交通の状況等に応じた交通の安全を確保するために、道路標識の高輝度化等の交通安全施設等の整備を推進します。

(3) 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、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ります。

ア 交通安全施設等の戦略的維持管理

整備後長期間が経過した信号機等の老朽化対策が課題となっていることから、平成25年に「インフラ老朽化対策の推進に関する関係省庁連絡会議」において策定された「インフラ長寿命化基本計画」等に即して、中長期的な視点に立った老朽施設の更新、施設の長寿命化、ライフサイクルコストの削減等を推進します。

特に、横断歩行者優先の前提となる横断歩道の道路標識・道路標示が破損、滅失、褪色、摩耗等の理由によりその効用が損なわれないよう効果的かつ適切な管理を行います。

イ 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供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。

ウ 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。

エ 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します。

オ 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し、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します。

カ 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、道路管理者と交通管理者の相互において十分な調整を行い、最適な交通環境の整備を図ります。

(4) 歩行者空間のユニバーサルデザイン化

高齢者や障害者等を含めてすべての人が安全に、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、視覚障害者誘導用ブロック等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します。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します。

(5) 効果的な交通規制の推進

地域の交通実態等を踏まえ、交通規制や交通管制の内容について常に点検・見直しを図るとともに、交通事情の変化を的確に把握してソフト・ハード両面での総合的な対策を実施することにより、安全で円滑な交通流の維持を図ります。

(6) 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、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。

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推進します。

イ 災害に強い交通安全施設等の整備

地震、豪雨、津波等の災害が発生した場合においても安全で円滑な道路交通を確保するため、交通安全施設の整備を推進するとともに、通行止め等の交通規制を迅速かつ効果的に実施するための交通規制資機材等の整備を推進します。

ウ 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。

エ 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、インターネット等を活用した道路・交通に関する災害情報等の提供を推進します。

(7) 総合的な駐車対策の推進

ア 秩序ある駐車場の推進

駐車禁止区域における無秩序な路上駐車を抑制し、安全かつ円滑な道路交通を確保するため、違法駐車取締り強化や個々の時間及び場所に応じた、きめ細かな駐車規制の適切な推進及び駐車需要に応じた駐車スペースの確保を図ります。その一環として、新しく駐車場の需要が生じる店舗、遊技場等の施設を新設又は増設する際は、計画の段階から適切な規模の駐車場の確保設置について、積極的な働きかけを行います。

また、観光客の駐車場対策としては、市内観光地周辺の路外駐車場整備を促進するとともに、既存の駐車場の有効活用を図ります。

イ 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に関し、枕崎市違法駐車等の防止に関する条例（平成7年枕崎市条例第32号）に基づき、市民への広報・啓発活動を行うとともに、関係機関・団体と密接な連携を図り、住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・高揚を図ります。

(8) 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します。

(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、強力な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ります。

さらに、道路上から不法占有物件等を一扫するためには、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」等を中心に道路の愛護思想の普及を図ります。

(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ます。

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します。

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を防止するため、市内学校の校庭、校区公民館及び自治公民館敷地等の開放の促進を図ります。

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います。

3 交通安全思想の普及徹底

交通安全教育は、自他の生命尊重という理念のもとに、交通社会の一員としての責任を自覚し、交通安全意識と交通マナーの向上に努め、相手の立場を尊重し、他の人々や地域の安全にも貢献できる良き社会人を育成する上で、重要な意義を有しています。

交通安全意識を向上させ交通マナーを身に付けるためには、人間の成長過程に合わせ、生涯にわたる学習を促進して市民一人ひとりが交通安全の確保を自らの課題として捉えるよう、意識の改革を促すことが重要です。

また、人優先の交通安全思想のもと、子ども、高齢者、障害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す。

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います。

特に、高齢化が進展する中で、高齢者自身の交通安全意識の向上を図るとともに、他の世代に対しても高齢者の特性を知り、その上で高齢者を保護し、高齢者に配慮する意識を高めるための啓発指導を強化します。

また、地域の見守り活動等を通じ、地域が一体となって高齢者の安全確保に取り組みます。

さらに、自転車を使用することが多い小学生、中学生及び高校生に対しては、交通社会の一員であることを考慮し、自転車利用に関する道路交通の基礎知識、交通安全意識及び交通マナーに係る教育を充実させます。

学校においては、ICTを活用した効果的な学習活動を取り入れながら、学習指導要領等に基づく関連教科、総合的な学習の時間、特別活動及び自立活動など、教育活動全体を通じて計画的かつ組織的に実施するよう努めるとともに、学校安全計画により、児童生徒等に対し、通学を含めた学校生活その他の日常生活における交通安全に関して、自転車の利用に係るものを含めた指導を実施します。障害のある児童生徒等に対しては、その障害の特性を踏まえ、交通安全に関する指導に配慮します。

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るとともに、教材の充実を図りホームページに掲載するなどにより、インターネットを通じて地域や学校等において行われる交通安全教育の場における活用を促進し、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ます。

特に、若年層に対しては、交通安全に関する効果的な情報提供により交通安全意識の向上を図るとともに、自らも自主的に交通安全の啓発活動等に取り組むことができる環境の整備に努めます。

交通安全教育・普及啓発活動については、市、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します。特に交通安全教育・普及啓発活動にあたる市職員や教職員の指導力の向上を図るとともに、地域における民間の指導者を育成することなどにより、地域の実情に即した自主的な活動を促進します。

また、地域が一体となった交通安全教育・普及啓発活動を効果的に推進するため、地域や家庭において、子ども、父母、祖父母等の各世代が交通安全について話し合い、注意を呼びかけるなど世代間交流の促進に努めます。

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

(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。これらを効果的に実施するため、例えば、紙芝居や視聴覚教材等を利用したり親子で実習したりするなど、分かりやすい指導に努めます。

児童館等においては、遊びによる生活指導の一環として、交通安全に関する指導を推進します。

関係機関・団体は、幼児の心身の発達や交通状況等の地域の実情を踏まえた幅広い教材・教具・情報の提供等を行うことにより、幼稚園・保育所及び認定こども園において行われる交通安全教育の支援を行うとともに、幼児の保護者

が常に幼児の手本となって安全に道路を通行するなど、家庭において適切な指導ができるよう保護者に対する交通安全講習会等の実施に努めます。

イ 小学生に対する交通安全教育

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します。

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します。

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ります。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します。

ウ 中学生に対する交通安全教育

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します。

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ります。

エ 高校生に対する交通安全教育

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います。特に、二輪車・自動車の安全に関する指導については、生徒の実態や地域の実情に応じて、安全運転を推進する機関・団体やPTA等と連携しながら、安全運転に関する意識の向上と実践力の向上を図るとともに、実技指導等を含む実践的な交通安全教育の充実を図ります。

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ります。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します。

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

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徹底を推進します。

また、社会人を対象とした学級・講座等において自転車の安全利用を含む交通安全教育の促進を図るなど、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します。

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ます。

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を推進するため、市は、関係機関・団体が実施する交通教育等への積極的な参加を促し、各種高齢者団体等を対象とする、参加・体験・実践型の交通安全教育を積極的に推進します。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ます。

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推進するとともに、各種の催し等の多様な機会を活用した交通安全教育を実施し、反射材の活用など交通安全用品の普及啓発にも努めます。

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、関係機関・団体、自動車教習所等と連携して、個別に安全運転の指導を行う講習会等を開催し、高齢運転者の受講機会の拡大を図るとともに、その自発的な受講の促進に努めます。

さらに、地域における高齢者の安全運転の普及を促進するため、シルバーリ

ーダーを対象とした安全運転教育を実施します。

キ 障害者に対する交通安全教育

障害者に対しては、交通安全のために必要な技能及び知識の習得のため、関係機関・団体と相互に連携を図り、地域における福祉活動の場を利用するなどして、障害の程度に応じた交通安全教育を推進します。

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相違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します。

(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・団体の求めに応じて交通安全教育に用いる資機材の貸与、講師の派遣及び情報の提供等、相互の連携を図りながら交通安全教育を推進します。

また、受講者の年齢や情報リテラシー、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ます。

さらに、交通安全教育の効果を確認し、必要に応じて教育の方法、利用する教材等を見直して、社会やライフスタイルの変化、技術の進展を踏まえ、常に効果的な交通安全教育ができるように努めます。

(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進

ア 交通安全運動の推進

市民一人ひとりに広く交通安全思想の普及・浸透を図り、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣付けるとともに、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、県及び市の交通安全運動推進協議会等の構成機関・団体が相互に連携して、交通安全運動を組織的・継続的に展開します。

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します。

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、住民のニーズ等を踏まえた実施に努めます。

イ 横断歩行者の安全確保

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

また、歩行者に対しては、横断歩道を渡ること、信号機のあるところではその信号に従うといった交通ルールの周知を図ります。さらに、運転者に対して横断する意思を明確に伝え、安全を確認してから横断を始め、横断中も周りに気をつけること等、歩行者が自らの安全を守るための交通行動を促すための交通安全教育等を推進します。

ウ 自転車の安全利用の推進

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するとともに交通マナーを実践しなければならないことを周知します。

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ります。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ますが、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ります。

自転車は、歩行者と衝突した場合には加害者となる側面も有しており、交通に参加する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します。

また、自転車運転者講習制度の適切な運用や自転車利用者のルールに対する遵法意識を醸成します。

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ります。

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します。

保護者に対して、自転車乗車時の頭部保護の重要性とヘルメット着用による

被害軽減効果について理解促進に努め、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します。

エ 後部座席を含めたすべての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底
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ります。

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、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を展開します。

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、着用推進シンボルマーク等を活用しつつ、関係機関等と連携し保護者に対し効果的な広報啓発・指導に努め、正しい使用の徹底を図ります。特に、比較的年齢の高い幼児の保護者に対し、その取組を強化します。

なお、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、広報啓発に努めます。

また、市及び関係団体等が行っている無償貸出制度等の活用を通じ、チャイルドシートを利用しやすい環境づくりを促進します。

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交通安全教育等を通じ関係機関・団体と協力し普及・啓発に努めます。

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

(ア) 規範意識の確立

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します。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の不足に起因していることもあることから、正しい知識について、マスメディア、ポスター、市ホームページ等の広報媒体等の活用により普及・啓発を図ります。

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ります。

さらに、各自治体で取り組んでいる飲酒運転根絶に向けた施策については、他の地域における施策実施に当たっての参考となるよう、積極的な情報共有を図ります。

(イ) アルコール依存症患者対策

アルコール依存症は、自ら依存症であることを自覚することが困難であることから、家庭や職場で専門相談機関への相談を積極的に勧めることのできる環境づくりなど、機会をとらえた知識の普及・啓発、情報提供等の取組などを推進します。

ク 農耕車の安全利用の推進

農業用トラクターや耕耘機、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ます。

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います。

(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ります。

(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、自治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ります。

(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とともに、報道機関の理解と協力を求め、気運の盛り上がりを図ります。また、県、市が発行する広報誌に交通事故発生状況や各季の交通安全運動の重点等を掲載します。

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市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、市、関係機関・団体が協力して、広報・啓発活動を推進します。

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、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ます。

- (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、これら違反の防止を図ります。

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」の定着を促します。

- (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ます。
- (エ) 市民が、交通事故の発生状況を認識し、交通事故防止に関する意識の啓発等を図ることができるよう、地理情報システム等を活用した交通事故分析の高度化を推進し、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ます。

(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します。また、地域団体、自動車販売団体、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います。そのため、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あがりの活動の展開を図ります。

地域の状況に応じた交通安全教育を行う指導者や団体等を育成し、民間団体・交通ボランティア等が主体となった交通安全教育・普及啓発活動の促進を図ります。

(5) 地域における交通安全活動への参加・協働の推進

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

このため、交通安全思想の普及徹底に当たっては、行政、民間団体、企業等と住民が連携を密にした上で、身近な活動を推進し、住民の参加・協働を積極的に

促進します。

このような観点から、地域の交通安全への住民等の理解に資するため、本計画の積極的活用・広報などのほか、交通安全の取組に地域住民等の意見を積極的にフィードバックするよう努めます。

4 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ることから、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、増加することが予想される高齢運転者に対する教育等の充実に図ります。

また、運転者に対して、運転者教育、安全運転管理者による指導、その他広報啓発等により、横断歩道においては、歩行者が優先であることを含め、高齢者や障害者、子どもを始めとする歩行者や自転車に対する保護意識の高揚を図ります。

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

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

5 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、また、被害を最小限にとどめるため、道路上の交通事故に即応できるよう、救急医療機関、消防機関等の救急関係機関相互の緊密な連携・協力関係を確保しつつ、救助・救急体制及び救急医療体制の整備を図ります。特に、負傷者の救命率・救命効果の一層の向上を図る観点から、救急現場又は搬送途上において、医師、看護師、救急救命士、救急隊員等による一刻も早い救急医療、応急処置等を実施するための体制整備を図るほか、事故現場からの緊急通報体制の整備やバイスタンダー（現場に居合わせた人）による応急手当の普及等を促進します。

(1) 救助・救急体制の整備

ア 救助体制の整備・拡充

交通事故の種類・内容の複雑多様化に対処するため、救助体制の整備・拡充を図り、救助活動の円滑な実施を図ります。

イ 多数の負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処するため、連絡体制の整備、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・救急体制の充実に図ります。

ウ 自動体外式除細動器(AED)の使用も含めた心肺蘇生法等の応急手当の普

及啓発活動の推進

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、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。

このため、心肺蘇生法等の応急手当の知識・実技の普及を図ることとし、消防機関、医療機関、関係機関等においては、指導資料の作成、講習会の開催等を推進するとともに、救急の日、救急医療週間等の機会を通じて広報啓発活動を積極的に推進します。

さらに、自動車教習所における教習及び取得時講習、更新時講習等において応急救護処置に関する知識の普及に努めるほか、交通安全の指導に携わる者、安全運転管理者等及び交通事故現場に遭遇する可能性の高い業務用自動車運転者等に対しても広く知識の普及に努めるとともに、業務用自動車を中心に応急手当に用いるゴム手袋、止血帯、包帯等の救急用具の搭載を推進します。

加えて、学校においては、教職員対象の心肺蘇生法（AED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、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を含む）について指導の充実を図ります。

エ 救急救命士の養成・配置等の促進

プレホスピタルケア（救急現場及び搬送途上における応急処置）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り、救急救命士が行える気管挿管、薬剤投与及び輸液などの特定行為を円滑に実施するための講習及び実習の実施を推進します。また、医師の指示又は指導・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等の質を確保するメディカルコントロール体制の充実を図ります。

オ 救助・救急用資機材の整備の推進

救助工作車、救助資機材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します。

カ 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します。

キ 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します。

(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、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ます。

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・確保に努めます。

(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け入れ体制の整備に努めます。

6 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等のもと、交通事故被害者等のための施策を総合的に推進します。

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、損害賠償保険等への加入を加速化します。

さらに、交通事故被害者等は、精神的にも大きな打撃を受けている上、交通事故に係る知識、情報が乏しいことが少なくないことから、交通事故に関する相談を受けられる機会を充実させるとともに、被害者支援を積極的に推進します。

(1) 自動車損害賠償保障制度の充実等

自動車事故による被害者の救済対策の中核的役割を果たしている自動車損害賠償保障制度については、今後とも、社会経済情勢の変化、交通事故発生状況の変化等に対応して、その改善を推進し、被害者救済の充実を図ります。

ア 無保険（無共済）車両対策の徹底

自賠責保険（自賠責共済）の期限切れ、掛け忘れに注意が必要であることを広報活動等を通じて広く市民に周知するとともに、街頭における監視活動等による注意喚起を推進し、無保険（無共済）車両の運行の防止を徹底します。

イ 任意の自動車保険（自動車共済）の充実等

自賠責保険（自賠責共済）とともに、重要な役割を果たしている任意の自動車保険（自動車共済）は、自由競争のもと、補償範囲や金額、サービスの内容も多様化してきており、交通事故被害者等の救済に大きな役割を果たしているが、被害者救済等の充実に資するための広報・啓発を引き続き推進します。

(2) 損害賠償の請求についての援助等

交通事故相談活動の推進

交通事故相談所を活用し、地域における交通事故相談活動を推進します。

交通事故相談所における円滑かつ適正な相談活動を推進するため、交通事故相談所は、日弁連交通事故相談センター、交通事故紛争処理センターその他民間の犯罪被害者支援団体等の関係機関、団体等との連携を図ります。

また、交通事故被害者等の心情に配慮した相談業務の推進を図るとともに、相談内容の多様化・複雑化に対処するため、研修等を通じて、相談員の資質向上を図ります。

さらに、交通事故相談所において各種の広報を行うほか、県及び市のホームページや広報紙の積極的な活用等により交通事故相談活動の周知を図り、交通事故当事者に対し広く相談の機会を提供します。

(3) 交通事故被害者等支援の充実強化

ア 自動車事故被害者等に対する援助措置の充実

独立行政法人自動車事故対策機構による、交通遺児等に対する生活資金貸付けや、公益財団法人交通被災者たすけあい協会の行う交通遺児の支援活動等に対する支援を行います。

イ 交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進

交通事故被害者等の支援の充実を図るため、自助グループの活動等に対する支援をはじめとした施策を推進します。

交通事故被害者等の心情に配慮した相談業務を、警察署の交通課、交通安全活動推進センター、検察庁の被害者支援員等により推進するとともに、関係機関相互の連携を図り、さらに、民間の犯罪被害者支援団体等との連携を図ります。

第5章 鉄道・踏切道における交通の安全

第1節 鉄道交通の安全についての対策

1 鉄道交通の安全について

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すが、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ります。

県内の鉄道における運転事故は、近年はほぼ横ばいの傾向にあり、平成28年から令和2年までの間、乗客の死亡事故は発生しておらず、運転事故全体については平成30年、令和2年に死亡事故ゼロを達成しました。

これらの事故の防止については、鉄道事業者による安全対策に加えて、利用者等の理解と協力が必要不可欠です。

このため、市及び鉄道事業者が、より一層安全な鉄道輸送を目指し、安全設備等の正しい利用方法の周知など、各種の安全対策を総合的に推進し、鉄道交通の安全に関する正しい知識と意識を啓発していく必要があります。

第2節 踏切道における交通の安全についての対策

1 踏切道における事故防止対策について

市内における踏切道は11箇所あり、そのうち10箇所については遮断機・警報機が設置されていますが、遮断機・警報機が設置されていない踏切道が1箇所となっています。

このような状況に対処するため、次のような対策を各関係機関に積極的に働きかけ、踏切事故の発生の防止に努めます。

(1) 構造改良の促進

自動車が通行する踏切道であって、踏切道の幅員が接続する道路の幅員より狭い箇所や踏切道の道路状況の悪い箇所等の構造改良を促進します。

(2) 踏切道保安設備の整備

踏切道の利用状況や踏切道の幅員等を勘案し、二輪車・小型特殊自動車等の小型車両以外の自動車が通行する踏切道については、原則として踏切遮断機・警報機を整備し、その他の踏切道については必要に応じ警報機を整備を促進します。

(3) 交通規制の実施

道路の交通量、踏切道の幅員、踏切保安設備の整備状況、う回路の状況等を総合的に勘案し、必要に応じた交通規制を実施します。

(4) その他踏切道の交通安全の措置

自動車運転者や歩行者等の踏切道通行者に対し、安全意識の向上及び踏切支障時における非常用信号等の緊急措置の周知徹底を図るための広報活動等を強化します。

2 踏切道の統廃合の促進

踏切道の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します。

(参考)

交通安全対策基本法（抜粋）

昭和 45 年 6 月 1 日

法律 第 110 号

(市町村交通安全計画等)

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

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

3 市町村交通安全計画は、おおむね次に掲げる事項について定めるものとする。

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

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

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

5 市町村交通安全対策会議は、第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。

第11次枕崎市交通安全計画
令和4年3月

発行 枕崎市交通安全対策会議
(事務局：枕崎市総務課内)
〒898-8501
鹿児島県枕崎市千代田町2-7番地
TEL (0993) 72-1111
FAX (0993) 72-9436



枕崎市