

# 第10次枕崎市交通安全計画

(平成28年度～32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	計画策定の背景	1
(1)	経緯	1
(2)	現状	1
(3)	計画の必要性	1
2	計画の位置付け	1
3	計画期間	2
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章	道路交通事故のない社会を目指して	6
第2章	道路交通の安全についての目標	7
第1節	道路交通事故の現状と今後の見通し	7
1	道路交通事故の現状	7
第2節	交通安全計画における目標	8
第3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
(1)	最重点 高齢者の安全確保	9
(2)	重点	10
ア	歩行者及び自転車の安全確保	10
イ	生活道路における安全確保	10
ウ	市民自らの意識改革等による交通安全意識の高揚	10
2	交通事故が起きにくい環境をつくるために重視すべき事項	11
(1)	交通実態等を踏まえたきめ細やかな対策の推進	11
(2)	地域ぐるみの交通安全対策の推進	11
(3)	先端技術の活用推進	11
第4章	講じようとする6つの施策	13
1	高齢者交通安全対策の充実・強化	13
(1)	高齢者交通事故の現状	13

(2) 高齢者交通安全対策	14
(3) 高齢者の交通手段の確保	14
2 道路交通環境の整備	14
(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	15
(2) 幹線道路における交通安全対策の推進	15
(3) 交通安全施設等整備事業の推進	16
(4) 歩行者空間のバリアフリー化	17
(5) 効果的な交通規制の推進	17
(6) 災害に備えた道路交通環境の整備	18
(7) 総合的な駐車対策の推進	18
(8) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備	19
3 交通安全思想の普及徹底	19
(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	20
(2) 効果的な交通安全教育の推進	23
(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進	23
(4) 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進	27
(5) 住民の参加・協働の推進	27
4 安全運転の確保	27
5 救助・救急活動の充実	28
(1) 救助・救急体制の整備	28
(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
第5章 鉄道・踏切道における交通の安全	30
第1節 鉄道交通の安全についての対策	30
1 鉄道交通の安全について	30
第2節 踏切道における交通の安全についての対策	30
1 踏切道における事故防止対策について	30
(1) 構造改良の促進	30
(2) 踏切道保安設備の整備	30
(3) 交通規制の実施	30
(4) その他踏切道の交通安全の措置	30
2 踏切道の統廃合の促進	31
 (参 考)	
交通安全対策基本法（抜粋）	32

# I 計画の基本的事項

第10次枕崎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）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、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た。

### (2) 現状

第9次交通安全計画（平成23年度～27年度）においては、交通事故発生件数については減少傾向であるが、高齢者の交通事故件数及び負傷者数が増加傾向にある。

第9次交通安全計画期間における事故発生件数は435件であり、そのうち、死者数は5人を数え、平成27年度においては3人の高齢者が亡くなるという悲惨な事故も発生している。また、負傷者数は518人で、第9次交通安全計画期間中においては、第8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、死者数ともに約4割減少している。

今後、人口の減少に伴い、市民の車両保有台数の減少が見込まれるが、当面の「車社会」及び「高齢社会」の更なる進行を考えれば、交通事故による一層多くの死傷者が発生することも予想される。

また、鉄道（軌道を含む。以下同じ。）の分野においても、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る。

### (3) 計画の必要性

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、引き続き、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10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ある。

### 3 計画期間

平成28年度から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、枕崎市交通安全対策会議を中心として、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具体的に定め、連携して各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

我が国は、本格的な人口減少と超高齢社会の到来を迎えている。

本市も国と同様であるが、このような大きな時代変化を乗り越え、真に豊かで活力のある社会を構築していくためには、その前提として、市民の安全と安心を確保していくことが極めて重要である。

その際、交通事故による被害者数は、災害や犯罪など他の危険によるものと比べても圧倒的に多いことを考えると、交通安全の確保は、安全で安心な社会の実現を図っていくための重要な要素である。

これまででも、その重要性が認識され、様々な対策がとられてきたところであるが、依然として交通事故件数は、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。

##### イ 人優先の交通安全思想

道路交通については、自動車と比較して弱い立場にある歩行者等の、また、すべての交通について、高齢者、障害者、子ども等の交通弱者の安全を一層確保することが必要となる。交通事故がない社会は、交通弱者が社会的に自立できる社会でもある。

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、このような観点から、「道路交通」、「鉄道交通」、「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、「(ア) 人に対する安全対策」、「(イ) 交通機関に対する安全対策」及び「(ウ) 交通環境に係る安全対策」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

交通機関の安全な運転を確保するため、運転する人間の知識・技能の向上、交通安全意識の徹底、歩行者等の交通安全意識の徹底、事業所等における交通安全指導の強化、運転管理の改善等を指導する。

また、交通社会に参加する市民一人ひとりが、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極めて重要であることから、交通安全に関する教育、普及啓発活動を充実させる。

(イ) 交通機関に対する安全対策

人間は過ち（エラー）を犯すものとの前提のもとで、それらのエラーが事故に結び付かないように、各交通機関の社会的機能や特性を考慮しつつ各交通機関及び市民等に対し、定期点検整備の徹底や安全意識の普及啓発を図り、保安基準等に基づいた高い安全水準を常に維持させるための措置を講じ、安全性の向上に各関係機関と協力して取り組むものとする。

(ウ) 交通環境に係る安全対策

機能分担された道路網の整備、交通安全施設等の整備、効果的な交通規制の推進、交通に関する情報提供の充実、施設の老朽化対策等を図るものとする。

また、交通環境の整備にあたっては、人優先の考えのもと、人間自身の移動空間と自動車等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、生活道路、市街地の幹線道路等において、歩道の整備を実施し安全確保を図るものとする。

## エ 参加・協働型の交通安全活動の推進

交通事故防止のためには、国、県、市、関係機関・団体等が緊密な連携のもとに、それぞれが責任を担いつつ、施策を推進するとともに、市民の主体的な交通安全活動を積極的に促進することが重要であることから、市民が主体的に行う交通安全総点検、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推進する。

## オ 効果的・効率的な対策の実施

現在、本市においては、厳しい財政状況にあるが、悲惨な交通事故の根絶に向けて、交通安全対策については、こうした財政状況を踏まえつつも、交通安全を確保することができるよう取組を進めることが必要である。そのため、地域の交通実態に応じた対策に集中して取り組むとともに、効率的な予算執行に配慮するものとする。

また、交通の安全に関する施策は多方面にわたるとともに、相互に密接な関連性があることから、これらを有機的に連携させ、総合的かつ効果的に実施す

ることが重要である。これらの施策は、少子高齢化、国際化等の社会情勢の変化や交通事故の状況、交通事情等の変化に弾力的に対応させるとともに、その効果等を勘案して、適切な施策を選択し、これを重点的かつ効果的に実施するものとする。

さらに、交通の安全は、交通需要や交通の円滑性・快適性と密接な関連を有することから、自動車交通量の拡大の抑制とともに、よりこれらの点にも十分配慮しながら、沿道の土地利用や道路利用のあり方も視野に入れた取組を行っていくものとする。

#### **カ 公共交通における一層の安全の確保**

このほか、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す。
- (2) 死者数の一層の減少に取り組むとともに、事故そのものの減少にも積極的に取り組む。

### 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人以下にする。
- (2) 死傷者数を69人以下にする。

### 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  
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 交通事故が起きにくい環境をつくるために重視すべき事項
  - (1) 交通実態等を踏まえたきめ細やかな対策の推進
  - (2) 地域ぐるみの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

安全で安心な社会を実現させ、高齢者、障害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。

平成26年度に国が実施した「交通安全に関する国民の意識調査」（交通安全意識等に関するアンケート調査）によると、国民の9割近くの人が、道路交通事故をゼロにすべき、あるいは、大幅に減少させるべきと考えている。

このことから、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べきであり、積極的に交通安全対策を実施することが求められている。

また、交通情勢がより悪化する方向に向かっていると回答した者の割合は、前回調査時（平成21年度：3割強）より高く、4割弱となっている。このことは、飲酒運転によるひき逃げ死傷事件の発生など、大きな社会問題となる悪質な交通事故が未だ発生していることなどが、このような国民意識につながっているものと推測できる。

今後とも、死者数の一層の減少に取り組むとともに、併せて、交通事故そのものを減少させるため、積極的な取組が必要であり、特に依然として多く発生している安全運転義務違反に起因する事故の抑止を図っていく必要がある。

このためにも、ワークライフバランスを含む生活面や環境面などあらゆる観点を踏まえた総合的な交通安全対策を推進することにより、交通事故が起きにくい環境をつくっていくことが重要である。

交通安全に関しては、総合的なまちづくりの中で実現されていくものであるため、行政、学校、家庭、職場、団体、企業等がそれぞれ責任を持ちつつ役割分担しながら、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積極的に参加し、協働していくことが有効である。

なかでも、交通事故被害者等は、交通事故により家族を失い又は傷害を負わされるなど交通事故の悲惨さを我が身をもって経験し、理解していることから、交通安全に関する各種活動への交通事故被害者等の参加や協働が重要である。

さらに、地域の安全性を総合的に高めていくには、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章 道路交通の安全についての目標

### 第1節 道路交通事故の現状と今後の見通し

#### 1 道路交通事故の現状

本市における交通事故の状況は、第9次交通安全計画期間においては、第8次交通安全計画期間と比較して、交通事故発生件数、死者数、負傷者数とも減少しており、事故発生件数は、第8次が690件に対し第9次は435件、負傷者数は第8次が832人に対し第9次が518人、死者数は、第8次が8人に対し第9次が5人であり、いずれも約4割減少している。

このことについては、道路交通環境の整備、交通安全思想の普及徹底、安全運転の確保、車両の安全性の向上、道路交通秩序の維持、救助・救急活動の充実等の諸対策が一定の効果を発揮しているものと考えられる。

また、第9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た結果、前述のとおり死者数は減少した一方、平成27年中の死者数はすべて高齢者（65歳以上）であり、依然として交通事故死者数全体に占める高齢者の割合が高い水準で推移している。

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、最近では加害者となるケースも増えている。

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る。

また、本市におけるバス路線等の交通機関の現実からすると、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ま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る。

今後の交通安全対策を考えるにあたっては、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する。

そのため、質の高い交通安全施設の整備充実、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する。

【交通事故発生件数・24時間死者数・負傷者数の推移】

	第8次交通安全計画期間						第9次交通安全計画期間					
	H18	H19	H20	H21	H22	計	H23	H24	H25	H26	H27	計
発生件数	143	154	132	140	121	690	119	90	83	71	72	435
負傷者数	180	185	148	177	142	832	142	105	99	87	85	518
死者数	2	2	1	1	2	8	1	0	1	0	3	5
うち高齢者	2	1	1	1	2	7	0	0	0	0	3	3

## 第2節 交通安全計画における目標

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が、中期的には県の「平成32年までに年間の24時間交通事故死者数を62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平成32年までには「年間の24時間死者数を1人以下にする」ことを目指すものとする。

このことは、当然のことながら、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ている。

本計画における最優先の目標は、死者数の減少であるが、今後はさらに、死者数減少をはじめとする交通安全対策を実施するにあたり、事故そのものの減少や死傷者数の減少にも一層積極的に取り組み、平成32年までに、本市における過去の事故発生状況及び事故減少率を勘案し「年間の死傷者数を69人以下とする」ことを目指すものとする。

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ていくこととする。

## 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死者数並びに死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る。

また、近年、安全不確認、前方不注視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る。

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る。

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、交通情勢の変化等に対応し、実際に発生した交通事故に関する情報の収集、分析を充実し、より効果的な対策への改善を図るとともに、有効性が見込まれる新たな対策を推進する。

対策の実施にあたっては、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である。

このような観点から、(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する。

その際、次の1及び2のように対策に係る視点を明確にした上で対策の推進を図っていく必要がある。

#### 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

##### (1) 最重点

##### 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ある。

具体的には、多様な高齢者の実像を踏まえたきめ細かな総合的な交通安全対策を推進する必要がある。高齢者が主として歩行及び自転車、電動車イス等を交通手段として利用する場合と、自動車を運転する場合の相違に着目し、それぞれの特性を理解した対策の構築が求められる。特に、前者の場合には、歩道の整備や生活道路対策のほか、高齢者が日常的に利用する機会の多い医療機関や福祉施設等と連携して実施していくことや、地域における見守り活動等を通じ、生活に密着した交通安全活動を充実させることが重要である。

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。

## (2) 重点

### ア 歩行者及び自転車の安全確保

安全で安心な社会の実現を図るためには、自動車と比較して弱い立場にある歩行者の安全確保が必要不可欠であり、特に、高齢者や子どもにとって身近な道路の安全性を高めることが、より一層求められている。

このような情勢等を踏まえ、人優先の考えのもと、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において、歩道の整備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していく必要がある。

また、自転車については、自動車と衝突した場合には被害者となる反面、歩行者と衝突した場合には加害者となるため、それぞれの対策を講じる必要がある。

自転車の安全利用を促進するためには、生活道路や市街地の幹線道路において、自動車や歩行者と自転車利用者の共存を図ることができるよう、自転車の走行区間の確保を進めるとともに、自転車交通のあり方や多様なモード間の分担のあり方を含め、まちづくり等の観点にも配慮する必要がある。また、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必要がある。

### イ 生活道路における安全確保

地域住民の日常生活に利用される生活道路において、交通の安全を確保することは重要な課題である。

このため、地域における道路交通事情等を十分に踏まえ、各地域に応じた生活道路を対象として自動車の速度抑制を図るための道路交通環境の整備や安全な走行方法の普及等の対策を講じるとともに、幹線道路を走行すべき自動車が生活道路へ流入することを防止するための幹線道路における交通安全対策及び交通の流れの円滑化を推進するなど、生活道路における交通の安全を確保するための対策を総合的なまちづくりの中で一層推進する必要がある。また、地域住民の主体的な参加と取組が不可欠であり、対策の検討や関係者間での合意形成において中心的な役割を果たす人材の育成も重要な課題となる。

### 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る。

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るが、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ある。

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かかわるなど、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る。

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ある。

また、交通安全計画の作成にあたっては、県の交通安全基本計画を踏まえ、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工夫のほか、交通事故の被害者やその遺族の声を直接住民が聞く機会を増やすことも、交通安全意識の高揚のためには有効である。

## 2 交通事故が起きにくい環境をつくるために重視すべき事項

### (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を大幅に減少させることができたところではあるが、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、当該交通事故の減少を図っていく。

また、第10次計画期間中にも様々な交通情勢の変化があり得る中で、その時々々の状況を的確に踏まえた取組を行う。

### (2) 地域ぐるみの交通安全対策の推進

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にも、インターネット等を通じた交通事故情報の提供に努めるなど、これまで以上に地域住民に交通安全対策に関心を持ってもらい、当該地域における安全安心な交通社会の形成に、自らの問題として積極的に参加してもらうなど、市民主体の意識を醸成していく。

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、それぞれの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く。

各自治体で取り組んでいる飲酒運転対策、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く。

### (3) 先端技術の活用推進

運転者の不注意による交通事故や、高齢運転者の身体機能等の低下に伴う交通事故への対策として、事故を未然に防止するためのシステムや、交通事故等をいち早く覚知できる救助・救急システムなど、新たな技術を有効に活用しながら取組を推進していく。

## 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あるが、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る。

〔高齢者免許保有状況〕

平成28年3月31日現在

基準年	市人口	高齢者数	高齢免許保有者数	割合
平成28年	22,409人	7,992人	4,878人	61.0%

〔高齢者が第1当事者となった交通事故の推移〕

区分	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年
発生件数	41	37	30	33	32
死者数	0	0	0	0	3
負傷者数	49	43	35	43	33

※ 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23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年
発生件数	119	90	83	71	72
うち高齢者	61	50	46	41	47
割合 (%)	51.3	55.6	55.4	57.7	65.3
死者数	1	0	1	0	3
うち高齢者	0	0	0	0	3
割合 (%)	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0
負傷者数	142	105	99	87	85
うち高齢者	78	59	56	51	53
割合 (%)	54.9	56.2	56.6	58.6	62.4



[高齢者（65歳以上）の死傷者数]

		平成 23 年	平成 24 年	平成 25 年	平成 26 年	平成 27 年	合計	
年 齢 別	65 歳	死者数	0	0	0	0	1	1
	～69 歳	負傷者数	14	7	10	6	10	47
	70 歳	死者数	0	0	0	0	0	0
	～74 歳	負傷者数	13	12	14	9	7	55
	75 歳	死者数	0	0	0	0	2	2
	～79 歳	負傷者数	10	12	12	10	7	51
	80 歳	死者数	0	0	0	0	0	0
	以上	負傷者数	11	7	6	11	7	42
合 計	死者数	0	0	0	0	3	3	
	負傷者数	48	38	42	36	31	195	

## (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する。

## (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あたり、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、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）の導入や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する。

## 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る。

今後も、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っていくものとする。

### (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ある。このため、身近な生活道路等において、「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、歩道等の交通安全施設の整備、効果的な交通規制の推進などきめ細かな事故防止対策を実施することにより、車両の速度の抑制や、自動車、自転車、歩行者等の異種交通が分離された安全な道路交通環境を形成することとする。

#### 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、市、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。

#### 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、関係機関との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が確保された歩道等を積極的に整備する。

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）等の整備を検討する。併せて、高齢者、障害者等の通行の安全と円滑化を図るとともに、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する。

また、バリアフリー法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が面的かつネットワークとして行われるよう検討する。

(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する。

### (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する。

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や潜在的な危険区間等を事故危険箇所として指定されたものを、関係機関等と連携して集中的な事故抑止対策を推進する。

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、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 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る。

エ 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、バイパスの整備と併せた道路空間の再配分等の道路交通の安全に寄与する道路の改築事業
- (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
- (ロ) 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

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化を推進する。
- (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する。

(3) 交通安全施設等整備事業の推進

平成27年度から32年度までを計画期間とする社会資本整備重点計画（平成27年9月18日閣議決定）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、次の方針により計画的かつ重点的に交通安全施設

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 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する。

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における安全・安心な歩行空間の確保を図る。

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する。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する。

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する。また、現状において事故が多発している交差点等においても、交通事故原因の分析・検証に基づく交差点改良、信号機や道路標識の整備等の各種対策を推進する。

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する。

カ 信号機や規制標識の設置を考慮した道路の整備

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る。

(4) 歩行者空間のバリアフリー化

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、特に駅、公共施設、福祉施設、病院等を結ぶ歩行空間の連続的・面的なバリアフリー化を積極的に推進する。

(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る。

## (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、道路斜面等の防災対策や災害のおそ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推進する。

### 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する。

### 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する。

### 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する。

## (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る。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うものとする。

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る。

### イ 違法駐車締め出し気運の醸成・高揚

違法駐車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10月枕崎市条例第32号）に基づき、市民への広報・

啓発活動を行うとともに、関係する行政機関・団体と密接な連携を図り、住民の理解と協力を得ながら、違法駐車締め出し気運の醸成・高揚を図る。

## (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あたっては，道路の構造を保全し，安全かつ円滑な道路交通を確保するために適正な運用を行うとともに，許可条件の履行，占用物件等の維持管理の適正化について指導する。

#### (イ) 不法占用物件の排除等

道路交通に支障を与える不法占用物件等については，実態把握，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る。

さらに，道路上から不法占用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，不法占用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る。

#### (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する。

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。

## 3 交通安全思想の普及徹底

ア 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る。

イ 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ある。

ウ 人優先の交通安全思想のもと，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ある。

エ 「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。

オ 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する。

カ 地域の見守り活動等を通じ、地域ぐるみで高齢者の安全確保に取り組む。

キ 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、自転車運転者講習制度の施行も踏まえ、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。

ク 学校においては、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する。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する。

ケ 交通安全教育・普及啓発活動を行うにあたっては、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に取り入れ、教材の充実を図りインターネットを活用した実施主体間の相互利用を促進するなどして、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る。

コ 若者を中心とする層に対しては、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高揚を図るとともに、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る。

サ 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ぐるみの活動が推進されるよう促す。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する。

シ 地域ぐるみの交通安全教育・普及啓発活動を効果的に推進するため、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。

ス 交通安全教育・普及啓発活動の効果を事後に検証・評価することにより、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면을捉えて交通安全教育を計画的かつ継続的に行う。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る。

児童館等においては、主として幼児を対象に、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する。

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る。

## 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、学級活動・児童会活動・学校行事等の特別活動、総合的な学習の時間等を中心に、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。

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を作成・配布するとともに、交通安全教室を一層推進する。

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。

## 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、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。

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，更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高揚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。

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，免許取得時の教育については，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を推進する。

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を推進する。

#### 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る。

高齢運転者に対しては，高齢者講習及び更新時講習における高齢者学級の内容の充実にも努めるほか，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る。

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する。

#### 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による交通事故防止を目的として交通安全教育を推進する。

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。

### (2) 効果的な交通安全教育の推進

交通安全教育を行うにあたっては、受講者が、安全に道路を通行するために必要な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・確保のためのシミュレーター等の教育教材等の充実及び効果的な教育手法の開発・導入を推進する。

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、利用する教材の見直しを行うなど、常に効果的な交通安全教育ができるように努める。

### (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あたっては、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、住民や交通事故被害者等

のニーズ等を踏まえた実施に努める。

#### イ 自転車の安全利用の推進

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理解させる。

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、「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。

特に、自転車の歩道通行時におけるルールや、スマートフォン等の操作や画面を注視しながらの乗車、イヤホン等を使用して安全な運転に必要な音が聞こえない状態での乗車の危険性等についての周知・徹底を図る。

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、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を適切に運用し、危険な違反行為を繰り返す自転車運転者に対する教育を推進する。

薄暮の時間帯から夜間にかけて自転車の重大事故が多発する傾向にあることを踏まえ、自転車の灯火の点灯を徹底し、自転車の側面等への反射材の取付けを促進する。

自転車に同乗する幼児の安全を確保するため、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。

幼児・小学生の保護者に対して、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、幼児・小学生の着用の徹底を図るほか、高齢者や中学・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。

#### ウ 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深め、後部座席を含めたすべての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底を図る。

このため、市、関係機関・団体等との協力のもと、あらゆる機会・媒体を通じて積極的に普及啓発活動を展開する。

#### エ 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、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、正しい着用の徹底を図る。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。

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する。

#### オ 反射材用品の普及促進

夕暮れ時から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や自発光式ライト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・啓発を推進する。

#### カ 飲酒運転の根絶に向けた対策

##### (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・啓発を図る。

また、交通ボランティアや安全運転管理者、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積極的に行い、市民全体の意識の変革を図る。

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あたっての参考となるよう、積極的な情報共有を図っていく。

##### (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する。

#### キ 危険ドラッグ等薬物乱用防止対策の推進

危険ドラッグ等薬物乱用防止に関する内容を盛り込んだポスター等を関係機関へ配布するとともに、学校等で薬物乱用防止教室を実施する等、危険ドラッグ等の危険性・有害性に関する普及啓発を図る。

#### 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、運転者に対する交通ルールの遵守や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，交通事故被害者の声を取り入れた広報など，具体的に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うことにより，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，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。
- (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，飲酒運転を根絶し，暴走運転，無謀運転等を追放する。
- (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る。また，市広報誌に交通事故発生状況や各季交通安全運動の重点等を掲載する。

#### コ 自動車事故を防止するための取組支援（安全運転推進事業の実施）

安全運転に関する知識・運転技術等の向上を図る講習等の開催や受講の促進の観点から，安全運転推進事業の確実な実施を図る。

#### サ 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，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。  
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）ライト運動の定着を促す。
- (ウ) 二輪車運転者の被害軽減を図るため，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。
- (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。

#### (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。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ての活動の展開を図る。

特に、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るため、交通安全教育の指導者を育成するためのシステムの構築及びカリキュラムの策定に努める。

#### (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る。

このため、交通安全思想の普及徹底にあたっては、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する。

このような観点から、住民が積極的に参加できるような仕組みを構築するほか、その活動において、当該地域に根ざした具体的な目標を設定するなどの交通安全対策を促進する。

### 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り、このため、運転者のみならず、これから運転免許を取得しようとする者までを含めた運転者教育等の充実に努める。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努める。

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る。

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行う運行管理の充実に努めるとともに、交通安全労働災害の防止等を図るための取組を進める。

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、IT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努める。

## 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、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る。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する。

### (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る。

#### イ 多数傷者発生時における救助・救急体制の充実

大規模道路交通事故等の多数の負傷者が発生する大事故に対処するため、連絡体制の整備及び救護訓練の実施並びに災害派遣医療チーム（DMAT）の連携による救助・救急体制の充実を図る。

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

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、毎年9月に実施する市民を対象とした「市民健康教室」等の機会を通じて広報啓発活動を積極的に推進する。

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を促すほか、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。

また、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する。

加えて、学校においては、教職員対象の心肺蘇生法（AEDの取り扱いを含む）の実習及び各種講習会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る。

#### 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するため養成を図り、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促進する。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推進する。

#### 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する。

#### 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、ドクターヘリコプター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。

#### 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、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ドクターヘリコプターの活用など、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。

## 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、生命を絶たれたりするなど、大きな不幸に見舞われており、交通事故被害者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、損害賠償保険等への加入を加速化する。

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する。



## 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。

また、県内において発生した平成27年中のホーム事故等の人身障害事故と踏切障害事故とを合わせると運転事故全体の約7割を占めている。

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ある。

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る。

### 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

本市での踏切事故は、過去3年間では発生していないものの、市内における踏切道は13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るが、遮断機・警報機が設置されていない踏切道が3箇所となっている。

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資する。

##### (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

##### (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

##### (3) 交通規制の実施

道路の交通量、踏切道の幅員、踏切保安施設の整備状況、迂回路の状況等を総合的に勘案し、必要に応じた交通規制

##### (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の強化

## 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する。

(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10次枕崎市交通安全計画  
平成29年2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27番地  
TEL (0993) 72-1111  
FAX (0993) 72-9436

---

枕崎市

