

(案)

第10次いちき串木野市交通安全計画

(平成28年度～32年度)

平成28年〇月

いちき串木野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	計画の期間	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	
第1部	道路交通の安全	6
第1章	道路交通事故のない社会を目指して	7
第2章	道路交通の安全についての目標	8
第1節	道路交通事故の現状と今後の見通し	8
1	道路交通事故の現状	8
2	道路交通事故の見通し	9
第2節	交通安全計画における目標	10
第3章	道路交通の安全についての対策	11
第1節	今後の道路交通安全対策を考える視点	11
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	11
◎	最重点 高齢者の安全確保	11
◎	重点	12
	(1) 歩行者及び自転車の安全確保	12
	(2) 生活道路及び幹線道路における安全確保	13
	(3) 市民自らの意識改革等による交通安全意識の高揚	13
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	14
	(1) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進	14
	(2) 地域ぐるみの安全対策の推進	14

第2節 講じようとする施策	15
1 高齢者交通安全対策の充実・強化	15
(1) 高齢者交通事故の現状	15
(2) 高齢者交通安全対策	15
(3) 高齢者の交通手段の確保	15
2 道路交通環境の整備	15
(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	16
(2) 幹線道路における交通安全対策の推進	18
(3) 交通安全施設等整備事業の推進	21
(4) 効果的な交通規制の推進	22
(5) 自転車利用環境の総合的整備	23
(6) 災害に備えた道路交通環境の整備	23
(7) 総合的な駐車対策の推進	24
(8) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備	25
3 交通安全思想の普及徹底	25
(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	27
(2) 効果的な交通安全教育の推進	32
(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進	32
(4) 交通安全に関する民間団体等の 主体的活動の推進	37
(5) 住民の参加・協働の推進	37
(6) 自治体における交通安全教育の充実	37
4 安全運転の確保	37
(1) 運転者教育等の充実	38
(2) 運転免許業務の改善	40
(3) 安全運転管理の推進	40
5 道路交通秩序の維持	40
(1) 交通の指導取締りの強化等	41
(2) 暴走族対策の推進	42
6 救急・救助活動の充実	42
(1) 救急・救助体制の整備	43
(2) 救急医療体制の整備	44
(3) 救急関係機関の協力関係の確保等	44
7 被害者支援の充実と推進	45

(1) 交通事故相談活動の推進	45
(2) 交通事故被害者支援の充実	45
第2部 鉄道交通・踏切道における交通の安全	47
第1章 鉄道事故・踏切事故のない社会を目指して	48
1 鉄道・踏切道の状況	48
2 鉄道・踏切道における交通の安全についての目標 ...	48
第2章 鉄道・踏切道における交通の安全についての対策	49
第1節 今後の鉄道・踏切道における 交通安全対策を考える視点	49
第2節 講じようとする施策	49
1 鉄道交通・踏切道環境の整備	49
2 鉄道交通・踏切道の安全に関する知識の普及	49
3 鉄道の安全な運行の確保	49
4 救急・救助活動の充実	50
5 踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置	50

Ⅰ 計画の基本的事項

第10次いちき串木野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

本市の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年度以降9次にわたる、いちき串木野市交通安全計画（以下「交通安全計画」という。）を策定し、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。

(2) 現状

第9次交通安全計画（平成23～27年度）における本市の交通事故発生状況については、平成23年、24年は145件だが、翌年からは減少し、平成27年は100件を下回り98件となった。年間の死者数は、平成23年から平成26年までは1人、平成27年は2人の死者数となっており、「交通事故死亡者ゼロ」は、達成できていない。

今後、人口の減少に伴い、市民の車両保有台数は減少することが見込まれるものの、高齢化が一層進むことを考慮すると、交通事故による多くの死傷者が発生することが予想され、極めて厳しい状況が想定される。

(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、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かなければならない。

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項の規定に基づき、平成28年度から32年度ま

での5年間に、各関係機関・団体等が講ずべき交通安全に関する施策の大綱を定めたものである。

本市においては、この交通安全計画に基づき、交通の状況や地域の実態に即して、交通安全に関する施策を具体的に定め、これを実施するものとする。

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、いちき串木野市交通安全対策会議を中心として、市及び関係機関・団体は、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

① 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行くための重要な要素である。

これまでも、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。

② 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、全ての交通について、高齢者、障がい者、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。

③ 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・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「それらが活動する場としての交通環境」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、交通事故対策の政策評価を充実させ、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・技術の向上、交通安全意識の徹底、指導取締りの強化、運転の管理の改善、労働条件の適正化等を図り、かつ、歩行者等の安全な移動を確保するため、歩行者等の交通安全意識の徹底、指導の強化等を図るものとする。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か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つかないように、不断の技術開発によって、構造、設備、設置等の安全性を高め、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

じ、さらに、必要な検査等の体制を充実させるものとする。

(ウ) 交通環境に係る安全対策

機能分担された道路網の整備、交通安全施設等の整備、交通管制システムの充実、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、交通環境の整備に当たっては、人優先の考えのもと、人間自身の移動空間と自動車や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、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ことが重要である。

なお、これらの施策を推進する際には、高齢社会の到来や国際化等の社会情勢の変化を踏まえるとともに、地震や津波等に対する防災の観点にも適切な配慮を行うものとする。

④ 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・救助活動を行い、負傷者の治療の充実等を図る。特に、「犯罪被害者等基本法」（平成16年法律第161号）の制定を踏まえ、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。

⑤ 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。

⑥ 効果的・効率的な対策の実施

現在、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て、少ない予算で最大限の効果をあげることができるような対策に集中して取り組むものとする。

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肝要である。これらの施策は、少子高齢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ほか、地震や津波等に対する防災の観点にも適切な配慮を行うものとする。

II 施策の展開

第1部 道路交通の安全

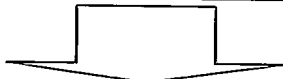
1 道路交通事故のない社会を目指して

- 人命尊重の理念に基づき、究極的には交通事故のない社会を目指す。
- 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。



2 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）をゼロにする。
- (2) 負傷者数を80人以下にする。



3 道路交通の安全についての対策

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 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) 生活道路における安全確保
(3) 市民自らの意識改革による交通安全意識の高揚

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かな対策の推進
- ② 地域ぐるみの交通安全対策の推進



4 講じようとする7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 道路交通秩序の維持
- ⑥ 救急・救助活動の充実
- ⑦ 被害者支援の充実と推進

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。

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、道路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ま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。

交通安全に関しては、様々な施策メニューがあるが、それぞれの地域の実情を踏まえたうえで、その地域に最も効果的な施策の組合せを地域が主体となって行うべきである。

その上で、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、改善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

本市は、薩摩半島の北西部、東シナ海に面し、日本三大砂丘の一つである吹上浜の北端に位置し、道路は国道3号線が南北に縦断し、国道270号線の分岐点、さらに、南九州西回り自動車道市来並びに串木野インターチェンジを備えた交通の要衝であり、その他県市道等が縦横に走り、交通量は極めて多い現状である。

平成26年中の交通事故発生件数110件（対前年比-19件）、死者1人（対前年比±0件）、負傷者127人（対前年比-32件）に対し、平成27年中の交通事故発生件数は98件（対前年比-12件）、死者2人（対前年比+1件）、負傷者112人（対前年比+15件）となっており、発生件数、負傷者ともに減少している。また、平成23年から平成27年にかけて、交通事故発生件数、負傷者数いずれも大きく減少（交通事故発生件数-47件、負傷者数-76人）している。

○いちき串木野市の交通事故発生状況

	23年	24年	25年	26年	27年
事故発生件数	145件	145件	129件	110件	98件
死者数	1人	1人	1人	1人	2人
負傷者	188人	170人	159人	127人	112人

○いちき串木野市の高齢者における交通事故発生状況

	23年	24年	25年	26年	27年
事故発生件数	61件	73件	55件	51件	42件
死者数	0人	1人	0人	1人	1人
負傷者	45人	51人	37人	33人	29人

2 道路交通事故の見通し

道路交通を取り巻く環境は、経済社会情勢の動向に伴い今後複雑に変化する見込まれるが、とりわけ、さらなる高齢化社会の進行により、交通弱者とされる高齢者人口が増加することは明らかであり、また、運転免許保有者とされる高齢者の増加に伴い、高齢運転者が第1当事者となる事故の増加が想定され、道路交通にも大きな影響を与えるものと考えられる。

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、中期的には国の「平成32年までに年間の24時間交通事故死者数を2,500人以下とする」という目標を受けて、本市においてもその実現に努めることとし、本計画の計画期間である平成32年までには、「年間の24時間死者数をゼロにする」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、死者数ゼロであるが、今後はさらに、交通安全対策を実施するに当たり、事故そのものの減少や負傷者数の減少にも一層積極的に取り組み、負傷者数を平成32年までに、「年間80人以下とする」ことを目指すものとする。（平成27年の3割削減）

そのため、本市は、市民の理解と協力のもと、第3章に掲げた諸施策を総合的かつ強力に推進する。

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

近年、道路交通事故の発生件数及び道路交通事故による死傷者が減少してきていることから、これまでの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、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、また、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道路交通秩序の維持、⑥救急・救助活動の充実、⑦被害者支援の充実と推進といった7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

◎ 最重点

高齢者の安全確保

今後も高齢化が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、高齢者の事故が居住地の近くで発生することが多いことから、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。

後者については、引き続き、高齢運転者の増加が予想されることから、高齢者が事故を起こさないようにするための対策を強化することが喫緊の課題である。

また、加齢による身体機能の変化にかかわらず、高齢者が交通社会に参加することを可能にするため、年齢等にかかわらず多様な人々が利用しやすいよう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。

◎ 重点

(1) 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を確保すること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一層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を受ける反面、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。

(2) 生活道路及び幹線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、交通指導取締りの強化、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流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。

(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、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、交通安全対策としては、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を行うほか、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、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、その時々状況を的確に踏まえた取組みを行う。

(2) 地域ぐるみの安全対策の推進

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、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。

第2節 講じようとする施策

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

本市の高齢化率については33.8%と高水準である。また、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。

(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、各種研修会や交通事故現場診断など、県警察等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、高齢者の交通手段をとして、「いきいきバス」や「いきいきタクシー」などの公共交通の利用促進に努める。

2 道路交通環境の整備

道路交通環境の整備については、これまでも関係機関が連携し、幹線道路と生活道路の両面で対策を推進してきたところであり、幹線道路の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。

今後の道路交通環境の整備に際しては、歩行者・自転車が多く通行する生活道路における安全対策をより一層推進する必要がある。

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

者や障がい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、依然として十分ではなく、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、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

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、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。

警察においては、交通規制、交通管制及び交通指導取締りの融合に配意した施策を推進することとする。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、最高速度30キロメートル毎時の区域規制等を前提として「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や外周幹線道路を中心として、交通流円滑化対策を実施する。また、「高齢者、障がい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。以下「バリアフリー法」という。）にいう生活関連経路を構成する道路を中心に音響により信号表示の状況を知らせる音響式信号機、信号表示面に青時間までの待ち時間及び青時間の残り時間を表示する経過時間表示機能付き歩行者用灯器、歩行者と自動車が通行する時間を分離して交通事故を防止する歩車分離式信号等の整備を推進する。

道路管理者においては、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、歩道の整備、歩行空間のバリアフリー化等により、安心して移動できる歩行空間ネットワークを整備する経路対策を推進する。

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、自動車の速度の抑制、道路の形状や交差点の存在の運転者への明示、歩行者と車それぞれの通行区分の明示等を進め、歩行者と車が共存す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。

さらに、通過交通の排除や車両速度の抑制を行うためのハンプ・狭さく等の標準仕様を策定するとともに、ビッグデータの活用により潜在的な危険個所の解消を進めるほか、交通事故の多いエリアでは、行政、地域住民等が連携して効果的・効率的に対策を実施する。

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、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。

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・自転車専用通行帯・自転車の通行位置を示した道路等の整備、横断歩道等の拡充等の対策を推進する。

ウ 高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備

(7) 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。

あわせて、高齢者、障がい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

標識の高度化を推進する。

また、視覚障がい者誘導用ブロック、歩行者用の案内標識等により、経路等を適切に案内する。

- (4) 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、放置自転車等の撤去を行うなど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に反映する、「成果を上げるマネジメント」を推進するとともに、急ブレーキデータ等のビッグデータを活用した潜在的危険箇所の対策など、きめ細かく効率的な事故対策を推進する。

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。さらに、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

市道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、少ない予算で最大の効果を獲得できるよう、次の手順により事故ゼロプランを推進する。

- (7) 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、卓越した事故類型や支配的な事故要因等を明らかにした上で、今後蓄積していく対策効果データを活用しつつ、事故要因に即した効果の高い対策を立案・実施する。
- (ウ) 対策完了後は、対策の効果を分析・評価し、必要に応じて追加対策を行うなど、評価結果を次の新たな対策の検討に活用する。

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ビッグデータの活用により潜在的な危険区間等を事故危険箇所として指定し、県公安委員会と道路管理者が連携して集中的な事故抑制対策を実施する。

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、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、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的確に実施し、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。なかでも、自動車専用道路に準じて安全性が高い区間については、その交通実態を踏まえ、法定速度を超える速度規制の実施を見据えた交通環境の整備を推進する。

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、同様の事故再発防止を図る。

オ 適切に機能分担された道路網の整備

- (7) 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により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を向上させる。
- (ロ) 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。
- (イ) 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、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・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。

カ 高速道路等における事故防止対策の推進

高速道路等においては、緊急に対処すべき交通安全対策を総合的に実施する観点から、交通安全施設等の整備を計画的に進めるとともに、適切な道路の維持管理、道路交通情報の提供等を積極的に推進し、安全水準の維持、向上を図る。

- (7) 安全で円滑な自動車交通を確保するため、雨天、夜間等の事故要因の詳細な分析を行うとともに、対向車線へのはみ出しによる重大事故を防止するため、高視認性ポストコーン、高視認性区画線の設置による簡易分離施設の視認性の向上、凹凸型路面標示の設置、中央分離帯の設置など分離対策の強化を図る。また、逆走及び歩行者、自転車等の立入り事案による事故防止のための標識や路面標示の整備を推進するなど、総合的な事故防止対策を推進する。
- (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、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等を推進する。

キ 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。

- (7) 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、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専用通行帯、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。
- (4) 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) 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、歴史的みちすじ等の整備を体系的に推進する。

(3) 交通安全施設等整備事業の推進

特に交通の安全を確保する必要がある道路については、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 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抑止対策を推進するとともに、少子高齢化の進展を踏まえ、通学路等における安全・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、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、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。

ウ 農道対策の推進

農道では、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発生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、県とも協議を行った上で各種対策を推進する。

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推進する。

オ 信号機や規制標識の設置を考慮した道路の整備

道路新設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) 効果的な交通規制の推進

地域の交通実態等を踏まえ、交通規制の内容について常に点検・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。

速度規制については、最高速度規制が交通実態に合った合理的なものとなっているかどうかの観点から、点検・見直しを進めることに加え、一般道路においては、実勢速度、交通事故発生状況等を勘案しつつ、規制速度の引上げ、規制理由の周知措置等を計画的に推進するとともに、生活道路においては、速度抑制対策を積極的に推進する。

駐車規制については、必要やむを得ない駐車需要への対応が十分でない場所を中心に、地域住民等の意見要望を十分に踏まえた上で、道路環境、交通量、駐車需要等に即応した細かな駐車規制を推進する。信号制御については、歩行者・自転車の視点で、信号をより守りやすくするために横断実態等を踏まえ、歩行者の待ち時間の長い押しボタン式信号の改善を行うなど、信号表示の調整等の運用の改善を推進す

る。

(5) 自転車利用環境の総合的整備

ア 安全で快適な自転車利用環境の創出

クリーンかつエネルギー効率の高い持続可能な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た上で、乗用車から自転車への転換を促進する。また、増加している歩行者と自転車の事故を減らすため、自転車は車両であるとの原則のもと、自転車利用環境の総合的な整備を推進する。

また、自転車通行の安全性を向上させるため、自転車と自動車を混在させる区間では、周辺の交通実態等を踏まえ、必要に応じて、駐車禁止又は駐停車禁止の規制を実施する。

あわせて、自転車通行帯をふさぐなど悪質性、危険性、迷惑性の高い違法駐停車車両については、取締りを積極的に実施する。

さらに、ルール・マナーの啓発活動などのソフト施策を積極的に推進する。

イ 自転車等の駐車対策の推進

鉄道の駅周辺等における放置自転車等の問題の解決を図るため、行政、道路管理者、警察、鉄道事業者等が適切な協力関係を保持し、地域の状況に応じ、条例の制定等による駅前広場及び道路に放置されている自転車等の整理・撤去等の推進を図る。

また、高齢者、障がい者等の移動の円滑化に資するため、違法駐車行為に係る自転車の取締りの強化、広報啓発活動等の違法駐車を防止する取組を重点的に推進する。

(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、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、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。

また、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及び津波被害発生時においても緊急輸送を確保するため、津波浸水域を回避する幹線道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

災害発生時の停電による信号機の機能停止を防止する信号機電源不可装置の整備を推進する。

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への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

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推進する。

イ 違法駐車対策の推進

(7)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活動を推進する。

(イ)運転者の責任を追及できない放置車両について、当該車両の利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、使用者責任を迫及する。

また、交通事故の原因となった違反や常習的な違反等悪質な駐車違反については、運転者の責任迫及を徹底する。

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、以下の施策により駐車場の整備と有効利用を推進する。また、大規模な建築物に対し駐車場の整備を義務付けるとともに、路外駐車場の適正配置等を促進する。

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、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

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、占用物件等の維持管理の適正化について指導する。

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、良好な生活環境づくり等を図るため、公園等の整備推進を図る。

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る。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。また、人優先の交通安全思想のもと、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、高齢化が進む中で、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。また、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。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。

学校においては、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、学校保健安全法（昭和33年法律第56号）に基づき策定することとなっている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。

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、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。

特に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。

交通安全教育・普及啓発活動については、行政、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。

また、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。

さらに、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

幼児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、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う。これらを効果的に実施するため、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。

児童館及び児童遊園においては、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・保育所等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。また、地域ボランティアにより、幼児に対する通園時の安全な行動の指導等の充実を図るため、交通安全講習会等の開催を促進する。

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、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さらに推進する。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。

さらに、地域の交通ボランティアにより、通学路における児童に対する安全な行動の指導等の充実を図るため、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、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。

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。

このため、自転車の安全利用等も含め、安全な通学のため教育教材等を作成・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、県公安委員会等が行う各種講習、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。

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の危険行動を理解させるとともに、道路及び交通の状況に応じて安全に道路を通行するために必要な実践的技能及び交通ルール等の知識を習得させることを目標とする。

高齢者に対する交通安全教育を推進するため、行政は、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、教育手法に関するこれまでの調査研究の成果等も活用しながら、シルバーリーダー（高齢者交通安全指導員）等を対象とした参加・体験・実践型の交通安全教育を積極的に推進する。また、関係団体、交通ボランティア、医療機関、福祉施設関係者等と連携して、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活動・福祉活動のプログラムの中に交通安全教育を取り込むほか、各種の催し等の様々な機会を活用した交通安全教育を実施する。特に、免許を持たないなど、交通安全教育を受ける機会のなかった高齢者を中心に、民生委員や在宅福祉アドバイザー等の家庭訪問による個別指導、見守り活動や三師会（県

医師会・歯科医師会・薬剤師会) 会員等による医療関係施設利用の高齢者への助言(交通安全一口アドバイス)等が地域ぐるみで行われるように努める。

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における高齢者学級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る。

電動車いすを利用する高齢者に対しては、電動車いすの製造メーカー等で組織される団体等と連携して、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。

また、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。

さらに、地域及び家庭において適切な助言等が行われるよう、交通安全母親活動や、高齢者を中心に、子ども、親の3世代が交通安全をテーマに交流する世代間交流の促進に努める。

キ 障がい者に対する交通安全教育

障がい者に対しては、交通安全のために必要な技能及び知識の習得のため、地域における福祉活動の場を利用するなどして、障害の程度に応じ、きめ細かい交通安全教育を推進する。また、手話通訳者等の配置、字幕入りビデオの活用等に努めるとともに、身近な場所における教育機会の提供、効果的な教材の開発等に努める。

さらに、自立歩行ができない障がい者に対しては、介護者、交通ボランティア等の障がい者に付き添う者を対象とした講習会等を開催する。

ク 外国人に対する交通安全教育

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交通安全教育を推進する。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。

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・導入に努める。

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、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、飲酒運転の根絶等、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。

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 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、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ときは、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・高校生等の

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深め、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。

このため、県及び市、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、幼稚園・保育所、認定こども園、病院等と連携した保護者に対する効果的な広報啓発・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。

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供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、行政、民間団体等が実施している各種支援制度の活用を通じて、チャイルドシートを利用しやすい環境づくりを促進する。

さらに、取り付ける際の誤使用の防止や、側面衝突時の安全確保等の要件を定めた新基準（i-Size）に対応したチャイルドシートの普及促進、チャイルドシートと座席との適合表との公表の促進、製品ごとの安全性に関する比較情報の提供、分かりやすい取扱説明書の作成など、チャイルドシート製作者又は自動車製作者における取組を促すとともに、販売店等における利用者への正しい着用の指導・助言やチャイルドシートを必要とする方々に情報が行き渡るようにするため、例えば、産婦人科や母子健康手帳等を通じた正しい使用方法の周知徹底を推進する。

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理解を深めるため、参加・体験・実践型の交通安全教育を実施する。

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。

カ 飲酒運転の根絶に向けた対策

(7) 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、広報紙、ポスター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、酒類提供飲食店関係者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進める。

(イ) アルコール依存症患者対策

飲酒運転を繰り返す行為の背景には、アルコール依存症やアルコール依存症まで至っていない問題飲酒の存在がある。

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 農耕車の安全利用の推進

農業用トラクターや耕運機、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。

ク 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。

- (7) 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、行政、自治公民館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、交通安全に関する資料、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、気運の盛り上げを図る。また、市が発行する広報誌に各季交通安全運動の重点等を掲載する。

ケ その他の普及啓発活動の推進

- (7) 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、県及び市町村、関係機関・団体が一齐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、加齢に伴う身体機能の変化が交通行動に及ぼす影響等について、科学的な見地に基づいた広報を積極的に行う。また、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) 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、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) 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、それぞれの地域における実情に即した身近な活動を推進し、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、安全で良好なコミュニティの形成を図るため、住民や道路利用者が主体的に「ヒヤリ地図」を作成したり、交通安全総点検など住民が積極的に参加できるような仕組みを構築するほか、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。

(6) 自治体における交通安全教育の充実

住民の交通安全意識の高揚を図るため、自治体における交通安全指導員等の配置を促進し、交通安全教育の充実を図る。

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、高齢者や障がい者、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。

(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施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。

また、これらの機会が、単なる知識や技能を教える場にとどまることなく、個々の心理的・性格的な適性を踏まえた教育、交通事故被害者等の手記等を活用した講習を行うなどにより、交通事故の悲惨さの理解を深める教育、自らの身体機能の状況や健康状態について自覚を促す教育等を行うことを通じて、運転者の安全に運転しようとする意識及び態度を向上させるよう教育内容の充実を図る。

ア 運転免許を取得しようとする者に対する教育の充実

(7) 自動車教習所における教習の充実

自動車教習所の教習に関し、交通事故の発生状況、道路環境等の交通状況を勘案しつつ、教習カリキュラムの見直し・検討を進めるほか、教習指導員等の資質向上、教習内容及び技法の充実を図り、教習水準を高める。

(イ) 取得時講習の充実

各種免許を取得しようとする者に対する取得時講習の充実に努める。

イ 運転者に対する再教育等の充実

各種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、講習内容、講習方法等の充実に努める。

特に、飲酒運転を防止するという観点から、飲酒取消講習の確実な実施に努める。

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。

ウ 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。

エ 高齢運転者対策の充実

(7) 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、検査の結果に基づく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、運転適性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) 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。

オ 高齢運転者支援の推進

自動車等の運転に不安を有する高齢者等が運転免許証を返納しやすい環境の整備を図るため、行政、関係機関・団体が連携し、運転経歴証明書制度の周知、運転免許証を自主返納した者に対する支援措置の充実、地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の整備拡充に努める。

カ シートベルト、チャイルドシート及び乗車用ヘルメットの正しい着用の徹底

シートベルト、チャイルドシート及び乗車用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。

キ 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・的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) 運転免許業務の改善

市民の立場に立った運転免許業務を行うため、手続きの簡素化の推進により、更新負担の軽減を図るとともに、高齢者講習については、自動車教習所等と連携して受講者の受入体制の充実を図る。

(3) 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事故等の情報の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。

5 道路交通秩序の維持

交通ルール無視による交通事故を防止するためには、交通指導取締り、交通事故事件捜査、暴走族取締り等を通じ、道路交通秩序の維持を図る必要がある。

このため、交通事故実態等を的確に分析し、死亡事故など重大事故に直結する悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点をおいた交通指導取締りを推進する。

また、悪質・危険な運転行為による死傷事犯であっても従前の危険運転

致死傷罪に該当せず自動車運転過失致死傷罪が適用された事件などを契機とした罰則の見直しを求める意見を背景として、平成26年5月から自動車の運転により人を死傷させる行為等の処罰に関する法律（平成25年法律第86号。以下「自動車運転死傷処罰法」という。）が施行されたことを踏まえ、交通事故事件等に係る適正かつ緻密な捜査の一層の推進を図る。

さらに、暴走族対策を強力に推進するため、関係機関・団体が連携し、地域ぐるみでの暴走族追放気運の高揚に努め、暴走行為をさせない環境づくりを推進するとともに、取締り体制及び資機材の充実強化を図る。

（１）交通の指導取締りの強化等

ア 一般道路における効果的な指導取締りの強化等

一般道路においては、歩行者及び自転車利用者の事故防止並びに事故多発路線等における重大事故の防止に重点を置いて、交通指導取締りを効果的に推進する。

その際、地域の交通事故実態や違反等に関する地域特性等を十分考慮する。

（ア）交通事故抑止に資する指導取締りの推進

交通事故実態の分析結果等を踏まえ、事故多発路線等における街頭指導活動を強化するとともに、無免許運転、飲酒運転、著しい速度超過、交差点関連違反等の交通事故に直結する悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点を置いた指導取締りを推進する。

特に、飲酒運転及び無免許運転については、取締りにより常習者を道路交通の場から排除するとともに、運転者に対する捜査のみならず、周辺者に対する捜査を徹底するなど、飲酒運転及び無免許運転の根絶に向けた取組を推進する。また、引き続き、児童、高齢者、障がい者の保護の観点に立った指導取締りを推進する。

（イ）自転車利用者に対する指導取締りの推進

自転車利用者による無灯火、二人乗り、信号無視、一時不停止及び歩道通行者に危険を及ぼす違反等に対して積極的に指導警告を行うとともに、これに従わない悪質・危険な自転車利用者に対する検挙措置を推進する。

イ 高速道路における指導取締りの強化等

高速道路においては、重大な違反行為はもちろんのこと、軽微な違反行為であっても重大事故に直結するおそれがあることから、交

通の指導取締り体制の整備に努め、交通流や交通事故発生状況等の交通の実態に即した効果的な機動警ら等を実施することにより、違反の未然防止及び交通流の整序を図る。

また、交通指導取締りは、悪質性、危険性、迷惑性の高い違反を重要とし、特に、著しい速度超過、飲酒運転、車間距離不保持、通行帯違反等の取締りを強化する。

(2) 暴走族対策の推進

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、青少年の健全な育成に資するため、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

暴走族追放の気運を高揚させるため、取締りを強化するとともに、暴走族の実態が的確に広報されるよう努めるなど、広報活動を積極的に行う。また、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する。この場合、暴走族問題と青少年の非行など問題行為との関連性にかんがみ、地域の関係団体等との連携を図るなど青少年の健全育成を図る観点から施策を推進する。

イ 暴走行為阻止のための環境整備

暴走族（暴走族及び違法行為を敢行する旧車会員（暴走族風に改造した旧型の自動二輪者等を運転する者））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、暴走行為等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。

6 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、救急・救助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）救急・救助体制の整備

ア 救急・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 多数負傷者発生時における救急・救助体制の充実

大規模道路交通事故等、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）の連携による救急・救助体制の充実を図る。

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

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

このため、心肺蘇生法等の応急手当の知識・技術の普及を図ることとし、消防機関、保健所、医療機関、日本赤十字社、民間団体等の関係機関においては、指導資料の作成・配布、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する。

エ 救急救命士及び指導救命士の養成・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及び指導救命士（以下「救急救命士等」という。）を計画的に配置できるようその養成を図り、救急救命士等が行える気管挿管、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に努める。

オ 救急・救助用資機材の整備の推進

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とともに、救助工作車、救助資機材の整備を促進する。

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 救急隊員及び救助隊員の教育訓練の充実

複雑多様化する救急・救助事象に対応すべく救急隊員及び救助隊員の知識・技能等の向上を図るため、教育訓練を積極的に推進する。

ク 高速道路等における救急業務実施体制の整備

高速道路における救急業務については、西日本高速道路株式会社（以下「高速道路株式会社」という。）が、道路交通管理業務と一体的に自主救急として処理するとともに、本市においても「消防法」（昭和23年法律第186号）の規定に基づき処理すべきものとして、両者は相互に協力して適切かつ効率的な人命救護を行う。

（2）救急医療体制の整備

救急医療の確保については、救急患者の症状に応じて、軽度な患者については、休日夜間急患センターや在宅当番医制等の初期救急医療体制により、入院を必要とする重症患者については、病院群輪番制方式や共同利用型病院方式による第二次救急医療体制により、更には直ちに救命措置を必要とする重篤患者については、鹿児島市立病院や鹿児島大学病院等の第三次救急医療体制により対応している。

救急医療体制の充実に努めるために、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、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・強化に努める。

(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態勢の整備に努める。

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。

7 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、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等の下、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、交通事故の概要、捜査経過等の情報を提供し、被害者支援を積極的に推進する。

(1) 交通事故相談活動の推進

県の交通事故相談所等を活用し、地域における交通事故相談活動を推進するとともに、その他民間の関係機関、団体等との連携を図る。

また、広報紙や防災行政無線等を活用し、交通事故相談活動の周知を図り、広く相談の機会を提供する。

(2) 交通事故被害者支援の充実

鹿児島県市町村総合事務組合が運営する交通災害共済への加入についての周知・広報に努めるほか、自動車事故対策機構が行う交通遺児等に対する生活資金貸付け、交通被災者たすけあい協会の行う交通遺

児の支援活動等の充実を図る。

第2部 鉄道交通・踏切道における交通の安全

1 鉄道・踏切道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。また、踏切事故は、減少傾向にあるが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。

鉄道・踏切道における交通の安全についての目標

乗客の死傷者数ゼロの継続と運転事故全体の死者数の減少とともに、踏切事故の発生を極力防止することを目指す。

2 鉄道・踏切道における交通の安全についての対策

<3つの視点>

- ① 重大な列車事故の未然防止
- ② 利用者等の関係する事故の防止
- ③ 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5つの施策>

- ① 鉄道交通・踏切道環境の整備
- ② 鉄道交通・踏切道の安全に関する知識の普及
- ③ 鉄道の安全な運行の確保
- ④ 救助・救急活動の充実
- ⑤ 踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置

第1章 鉄道事故・踏切事故のない社会を目指して

人や物を大量に、高速に、かつ定時に輸送できる鉄道は、人々の生活に欠くことのできない交通手段であるが、ひとたび列車の衝突や脱線等が発生すると、多数の死傷者が発生するおそれがある。このため、一層安全な鉄道輸送を目指し、各種の安全対策を総合的に推進していく必要がある。

1 鉄道・踏切道事故の状況

本市における鉄道交通は、JR九州1社により、営業・管理されており、平成23年3月には九州新幹線が全線開業し、在来線の新たな需要も期待されている。

本県での運転事故及び踏切事故は、近年ほぼ横ばいの傾向にあり、平成27年は発生件数21件、死傷者数は7人となっている。なお、平成18年から平成27年までの間、乗客の死亡事故は発生していない。

なかでも、踏切事故は、平成27年において、発生件数8件、死傷者数5人となっており、鉄道運転事故の約6割を占めている状況にあり、改良すべき踏切道がなお残されている。

2 鉄道・踏切道における交通の安全についての目標

列車の衝突や脱線等により乗客に死者が発生するような重大な列車事故を未然に防止することが必要であり、また、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乗客の死者数ゼロを継続すること及び運転事故全体の死者数を減少させることを目指すとともに、踏切事故の発生を極力防止する。

第2章 鉄道・踏切道における交通の安全についての対策

第1節 今後の鉄道・踏切道における交通安全対策を考える視点

鉄道・踏切道における運転事故が減少傾向にあり、これまでの交通安全計画にもとづく施策には一定の効果が認められる。しかしながら、ひとたび列車の衝突や脱線等が発生すれば、多数の死傷者が発生するおそれがあることから、一層安全な鉄道輸送を目指し、重大な列車事故の未然防止を図るため、総合的な視点から施策を推進していく。

また、それぞれの踏切の状況等を勘案しつつ、より効果的な対策を総合的かつ積極的に推進することとする。

第2節 講じようとする施策

1 鉄道交通・踏切道環境の整備

鉄道・踏切道の安全を確保するためには、鉄道施設、運転保安設備等について常に高い信頼性を保持し、システム全体としての安全性を確保する必要がある。このため、運転保安設備の整備等の安全対策の推進を図る。

また、踏切道の利用状況、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。

2 鉄道交通・踏切道の安全に関する知識の普及

運転事故の約7割を占める踏切障害事故と人身傷害事故の多くは、利用者や踏切通行者、鉄道沿線住民等が関係するものであることから、これらの事故の防止には、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である。このため、学校、沿線住民、道路運送事業者等を幅広く対象として、関係機関等の協力の下、全国交通安全運動や踏切事故防止キャンペーンの実施など、鉄道の安全に関する正しい知識を浸透させる。

3 鉄道の安全な運行の確保

重大な列車事故を未然に防止することが重要である。万一大規模な事故等が発生した場合には、迅速かつ的確に対応する。また、事故情報及び安全上のトラブル情報の共有・活用、気象情報等の充実を図る。

4 救急・救助活動の充実

鉄道・踏切事故等の発生に対して、避難誘導、救急・救助活動を迅速かつ的確に行うため、主要駅における防災訓練の充実や鉄道事業者と消防機関、医療機関、その他の関係機関との連携・協力体制の強化を図る。

5 踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置

踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、必要に応じ、踏切予告標、踏切信号機の設置に努めるとともに、車両等の踏切通行時の違反行為に対する指導取締りを積極的に行う。

また、自動車運転者や歩行者等の踏切道通行者に対し、交通安全意識の向上及び踏切支障時における非常ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図る。