

# 第11次いちき串木野市交通安全計画(案)

(令和3年度～7年度)

令和3年8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	計画策定の趣旨	1
2	計画の位置付け	1
3	計画の期間	1
4	計画の基本理念	1
II	施策の展開	2
第1部	道路交通の安全	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
2	道路交通事故の見通し	5
第2節	交通安全計画における目標	6
第3章	道路交通の安全についての対策	7
第1節	今後の道路交通安全対策を考える視点	7
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	7
◎	最重点 子どもと高齢者の安全確保	7
◎	重点	9
(1)	歩行者及び自転車の安全確保	9
(2)	生活道路における安全確保	9
(3)	市民自らの意識改革等による交通安全意識の高揚	10
2	重点推進事項	11
(1)	先端技術の活用促進	11
(2)	交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進	11
(3)	地域一体となった交通安全対策の推進	11
第2節	講じようとする施策	12
1	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	12
(2)	高速道路の更なる活用促進による 生活道路との機能分化	14

(3) 幹線道路における交通安全対策の推進	1 4
(4) 交通安全施設等整備事業の推進	1 7
(5) 高齢者等の移動手段の確保・充実	1 8
(6) 歩行空間のユニバーサルデザイン化	1 8
(7) 効果的な交通規制の推進	1 8
(8) 自転車利用環境の総合的整備	1 9
(9) 交通需要マネジメントの推進	2 0
(10) 災害に備えた道路交通環境の整備	2 0
(11) 総合的な駐車対策の推進	2 1
(12) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備	2 2
2 交通安全思想の普及徹底	2 2
(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	2 4
(2) 効果的な交通安全教育の推進	2 9
(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進	2 9
(4) 交通の安全に関する民間団体等の 主体的活動の推進	3 4
(5) 地域における交通安全活動への参加・協働の推進	3 5
3 安全運転の確保	3 5
(1) 運転者教育等の充実	3 6
(2) 運転免許業務の改善	3 8
(3) 安全運転管理の推進	3 8
(4) 道路交通に関連する情報の充実	3 8
4 車両の安全性の確保	3 9
(1) 自動車の検査の充実	3 9
(2) 自動車の安全性の確保	4 0
5 道路交通秩序の維持	4 0
(1) 交通の指導取締りの強化等	4 1
(2) 暴走族対策の推進	4 2
6 救助・救急活動の充実	4 2
(1) 救助・救急体制の整備	4 3
(2) 救急医療体制の整備	4 4
(3) 救急関係機関の協力関係の確保等	4 5
7 被害者支援の充実と推進	4 5
(1) 自動車損害賠償保障制度の充実等	4 5
(2) 損害賠償の請求についての援助等	4 6

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・踏切事故の状況	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	50
4	救助・救急活動の充実	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1 1次いちき串木野市交通安全計画の基本的事項は、次のとおりとします。

## 1 計画策定の趣旨

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10次（5年ごとに改訂）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ました。

その結果、第10次交通安全計画（平成28年度～令和2年度）における本市の交通事故発生状況については、平成28年は66件、29年は63件、30年は58件、令和元年は43件、令和2年は63件と目標の80人以下は達成できました。また、交通死亡事故は平成28年から令和元年までの4年間は発生しなかったが令和2年に1件発生し、「交通事故死亡者ゼロ」は、達成できませんでした。

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ます。

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・団体等、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項の規定に基づき、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す。

## 3 計画の期間

令和3年度から7年度までの5年間

## 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

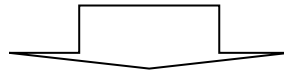
#### 1 道路交通事故のない社会を目指して（基本的な考え方）

- 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60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 子どもと高齢者の安全確保
- ◎ 重点 (1) 歩行者及び自転車の安全確保  
(2) 生活道路における安全確保  
(3) 市民自らの意識改革等による交通安全意識の高揚

重点推進事項

- ① 先端技術の活用促進
- ② 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進
- ③ 地域が一体となった交通安全対策の推進



#### 4 講じようとする7つの施策

- ① 道路交通環境の整備
- ② 交通安全思想の普及徹底
- ③ 安全運転の確保
- ④ 車両の安全性の確保
- ⑤ 道路交通秩序の維持
- ⑥ 救助・救急活動の充実
- 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

近年の本市の交通情勢は、令和2年は増加しましたが、発生件数、負傷者数ともに減少傾向にあります。

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。

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、企業等が役割分担しながらその連携を強化し、また、市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、市民の意見を十分に反映させることが必要であることから、市民に一番身近な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ります。

令和元年中の交通事故発生件数43件（対前年比-15件）、死者0人（対前年比±0件）、負傷者47人（対前年比-24件）に対し、令和2年中の交通事故発生件数は63件（対前年比+20件）、死者1人（対前年比+1件）、負傷者68人（対前年比+21件）となっており、発生件数、死者、負傷者ともに増加していますが、平成28年から令和元年にかけて、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-23件、負傷者数-32人）しています。

#### ○ いちき串木野市の交通事故発生状況

	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
事故発生件数	66件	63件	58件	43件	63件
死者数	0人	0人	0人	0人	1人
負傷者	79人	72人	71人	47人	68人

#### ○ いちき串木野市の高齢者における交通事故発生状況

	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
事故発生件数	31件	36件	18件	21件	34件
死者数	0人	0人	0人	0人	1人
負傷者	27人	16人	11人	11人	26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、複雑に変化すると見込まれるが、とりわけ、更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、運転免許保有者数に占め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ます。

## 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 0人

年間の負傷者数を 60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、中期的には本計画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0人とする」ことを目指します。

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ます。

また、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、負傷者数を令和7年までに「年間60人以下とする」ことを目指すものとします。

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

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数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。

交通死亡事故ゼロ及び負傷者数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道路交通環境の整備、②交通安全思想の普及徹底、③安全運転の確保、④車両の安全性の確保、⑤道路交通秩序の維持、⑥救助・救急活動の充実、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

##### ◎ 最重点

##### 子どもと高齢者の安全確保

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。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を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、運転免許証返納後の、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りませんが、これらの対策とも連携を深めつつ推進することが重要となります。

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、地域の状況に適し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に基づき、バリアフリー化された道路交通環境を推進します。

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。

## ◎ 重点

### (1) 歩行者及び自転車の安全確保

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、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とともに、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、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。

### (2) 生活道路における安全確保

生活道路においては、高齢者、障がい者、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、ゾーン30の設定の進展に加え、

物理的デバイスのハンプ（車道の一部を盛り上げる。）等が普及段階を迎えています。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、生活道路における適切な交通指導取締りの実施、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。

### **（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す。

このため、市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、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目標（例えば、夜光反射材の着用率向上等）を生み出すことも、市民の交通安全意識を高める上で効果的です。

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) 先端技術の活用促進

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など技術開発等の動向を踏まえつつ広報を推進していきます。

### (2) 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傾向にありますが、安全運転義務違反に起因する交通事故は、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みを行います。

### (3) 地域一体となった交通安全対策の推進

各地域においては、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現化することが急がれる中で、行政、関係団体、市民等の協働により、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、インターネット等を通じた交通事故情報の提供に一層努めます。

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、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、市民等の協働により形成していきます。

## 第2節 講じようとする施策

### 1 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ます。

今後の道路交通環境の整備に当たっては、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ります。

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

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

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慮した施策を推進します。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します。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。）に定められた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等の整備を推進します。

道路管理者においては、歩道の整備等により、安心して移動できる歩行空間ネットワークを整備するとともに、ハンプ（車道の一部を盛り上げる。）、クランク（車道をジグザグにする。）など車両速度を抑制する道路構造等により、歩行者や自転車の通行を優先する区域を形成するゾーン対策、外周幹線道路の交通を円滑化するための交差点改良やエリア進入部におけるハンプや狭さくの設置等によるエリア内への通過車両の抑制対策を実施します。

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、歩行者と自動車それぞれの通行区分の明示等を進め、歩行者と自動車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します。

さらに、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、関係機関、地域住民等が連携して効果的・効率的に対策を実施します。

## 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。

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・自転車通行帯・自転車の通行位置を示した道路等の整備、押しボタン式信号機、歩行者用灯器等の整備、立体横断施設の整備、横断歩道の拡充等の対策を推進します。

## ウ 高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備

(ア) 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、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します。

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、道路標識の高輝度化を推進します。

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、公共施設の位置や施設までの経路等を適切に案内できるようにします。

(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します。

## (2) 高速道路の更なる活用促進による生活道路との機能分化

特に、高規格幹線道路等においては、事故率の低い道路利用を促進するとともに、生活道路においては、車両速度の抑制や通過交通を排除し、歩行者、自転車中心の道路交通を形成します。

## (3) 幹線道路における交通安全対策の推進

幹線道路における交通安全については、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します。

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します。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ります。

#### **ア 事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）の推進**

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します。

- (ア) 死傷事故率の高い区間や地域の交通安全の実情を反映した区間等、事故の危険性が高い特定の区間を第三者の意見を参考にしながら選定します。
- (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・実施します。
- (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、隅切り等の交差点改良、視距の改良、付加車線等の整備、中央帯の設置、バス路線等における停車帯の設置及び防護柵、区画線等の整備、道路照明・視線誘導標等の設置等の対策を推進します。

#### **ウ 幹線道路における交通規制**

既共用の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します。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ります。

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、その適正化を図ります。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します。

## **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ります。

## **オ 適切に機能分担された道路網の整備**

- (ア) 高規格幹線道路から居住地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ります。
- (イ) 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します。
- (ウ) 幹線道路で囲まれた居住地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します。

## **カ 道路の改築等による交通事故対策の推進**

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

- (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ハンプや狭さくの設置等によるエリア内への通過車両の抑制対策、自転車の通行を歩行者や車両と分離するための自転車道や自転車通行帯、自転車の通行位置を示した道路の整備等の道路交通の安全に寄与する道路の改築事業を推進します。
- (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) 道路の機能と沿道の土地利用を含めた道路の利用実態との調和を図ることが交通の安全の確保に資することから、交通流の実態を踏まえつつ、沿道からのアクセスを考慮した副道等の整備、植樹帯の設置、路上駐停車対策等の推進を図ります。
- (エ) 商業系地区等における歩行者及び自転車利用者の安全で快適な通行空間を確保するため、これらの者の交通量や通行の状況に即して、幅の広い歩道、自転車道、自転車通行帯等の整備を推進します。
- (オ) 歴史的街並みや史跡など卓越した歴史的環境の残る地区において、地区内の交通と観光交通、通過交通を適切に分離するため、歴史的地区への誘導路、地区内の生活道路、歴史のみちすじ等の整備を体系的に推進します。

#### **(4) 交通安全施設等整備事業の推進**

社会資本整備重点計画法（平成15年法律第20号）に基づき定められる社会資本整備重点計画に即して、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 歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進**

生活道路において人優先の考えのもと、「ゾーン30」等の車両速度の抑制、通過交通の抑制、排除等の面的かつ総合的な交通事故対策を推進するとともに、少子高齢社会の進展を踏まえ、歩行空間のバリアフリー化及び通学路や未就学児を中心に子どもが日常的に集団で移動する経路における安全・安心な歩行空間の確保を図ります。

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ります。

##### **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。

##### **ウ 農道対策の推進**

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

## 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します。

## オ 将来の交通流の変化を見据えた交通環境の整備

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

## (5) 高齢者等の移動手手段の確保・充実

高齢者を始めとする地域住民の移動手手段の確保に向け、平成31年3月に策定した地域公共交通のマスタープランである地域公共交通網形成計画に基づき、公共交通サービスの改善を図るとともに、地域の輸送資源の総動員による持続可能な移動手手段の確保・充実を図る取組を推進します。

## (6) 歩行空間のユニバーサルデザイン化

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

## (7) 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、交通事情の変化を適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。

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します。

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きめ細やかな駐車規制を推進します。

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します。

## **(8) 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つつ、交通状況に応じて、歩行者・自転車・自動車の適切な分離を図り、歩行者と自転車の事故等への対策を講じるなど、安全で快適な自転車利用環境を創出する必要があります。このことから、自転車活用推進計画（平成30年6月閣議決定）に基づき、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」

（平成28年7月、国土交通省、警察庁）の周知を図るとともに技術的助言等を実施し、当該計画及びガイドラインに基づく自転車ネットワーク計画を含む地方版自転車活用推進計画の策定や歩行者と自転車が分離された車道通行を基本とする自転車通行空間の整備等により、安全で快適な自転車利用環境の創出に関する取組みを推進します。

また、自転車通行の安全性を向上させるため、自転車通行帯の設置区間や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します。

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します。

### **イ 自転車等の駐車対策の推進**

自転車等の駐車対策については、利用のされ方に応じた路外・路上の自転車駐車場等の整備を推進します。

また、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・撤去等の推進を図ります。

特に、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します。

## **(9) 交通需要マネジメントの推進**

道路交通の円滑化を図ることによる交通安全の推進に資するため、広報・啓発活動の推進を積極的に図ります。具体的にはバイパスや交差点の改良等の交通容量の拡大策、パークアンドライド（自宅から自家用車で最寄りの駅又はバス停に向かい、車を駐車させた後、鉄道又はバスを利用するシステム）の推進、交通情報提供の充実、時差通勤、通学、フレックスタイム制の導入等により、道路利用の仕方に工夫を求め、輸送効率の向上や交通量の時間的・空間的平準化を推進します。

交通の円滑化等に係る施策については、交通政策基本法（平成 25 年法律第 92 号）及び交通政策基本計画（平成 27 年 2 月閣議決定）に即して、行政、交通関連事業者、交通施設管理者、市民その他の関係者が相互に連携を図りながら協力し、総合的かつ計画的に推進します。

### **ア 公共交通機関利用の促進**

地域における移動ニーズに対し、地域公共交通のマスタープランである地域公共交通網形成計画に基づき、公共交通サービスの改善を進めるなど、公共交通機関利用の促進を図ります。

また、鉄道、バス等の公共交通機関の確保・維持・改善を図るための施策を推進することにより、利用を促進し、公共交通機関への転換による円滑な道路交通の実現を図ります。

さらに、鉄道・バス事業者による運航頻度・運行時間の見直し、乗り継ぎ改善等により、利用者の利便性の向上を図るとともに、鉄道駅・バス停までのアクセス確保のため、パークアイランド駐車場、自転車道、自転車通行帯、自転車の通行位置を示した道路、駅前広場等の整備を促進し、交通結節機能を強化します。

## **(10) 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。

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します。

#### **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や老朽化した信号機、道路標識、道路標示等の計画的な更新を推進します。

#### **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します。

### **(11) 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します。

#### **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します。

#### **イ 違法駐車対策の推進**

- (ア) 悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点を指定して、地域の実態に応じた取締り活動を推進します。
- (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利用者に対する使用制限命令の積極的な活用を図り、使用者

責任を追及します。

また、交通事故の原因となった違反や常習的な違反など悪質な駐車違反については、運転者の責任追及を徹底します。

#### 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取締りの推進と併せ、駐車場の整備と有効利用を推進します。

#### エ 違法駐車を排除しようとする気運の醸成・高揚

違法駐車排除及び自動車の保管場所の確保等に関し、市民への広報・啓発活動を行うとともに、関係機関・団体との密接な連携を図り、市民の理解と協力を得ながら違法駐車締め出し気運の醸成・高揚を図ります。

### (12) 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、公園等の整備を推進します。

## 2 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めます。

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、総合的な活動の時間、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します。障がい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ます。

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、注意を呼び掛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します。

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・教具の整備を推進します。

児童館及び児童遊園においては、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。また、地域の交通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に努めるため、交通安全講習会等の開催を促進します。

### **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します。

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するほか、教員等を対象とした心肺蘇生法の実技講習会等を実施します。

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。

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

## 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します。

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。

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します。

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。

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します。

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ます。

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に努めます。

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。

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

#### 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は、運転免許の有無等により、交通行動や危険認識、交通ルール等の知識に差があることに留意しながら、加齢に伴う身体機能の変化が歩行者又は運転者としての交通行動に及ぼす影響や運転者側から見た歩行者や自転車の危険行動を理解させるとともに、自ら納得して安全な交通行動を実践することができるよう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します。

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、各種教育機材を活用したシルバーリーダー(高齢者交通安全指導員)等を対象とした参加・体験・実践型の交通安全教育を積極的に推進します。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開催するとともに、高齢者に対する社会教育の場面・福祉活動、各種の催し等の多様な機会を活用した交通安全教育を実施します。特に、運転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ます。

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ます。

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

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ます。

地域における高齢者の安全運転の普及を促進するため、シルバーリーダー及び地域の高齢者に影響力のある者等を対象とした参加・体験・実践型の講習会を実施し、高齢者の安全運転に必要な知識の習得とその指導力の向上を図り、高齢者交通安全協会の継続的な推進役の養成に努めます。

また、高齢者が安全運転サポート車等に搭載される先進安全技術を体験できる機会を推進します。

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

## **キ 障がい者に対する交通安全教育**

障がい者に対しては、交通安全のために必要な技能及び知識の習得のため、手話通訳者等の配置、字幕入りビデオの活用等に努めるとともに、参加・体験・実践型の交通安全教育を開催するなどして、障害の程度に応じ、きめ細かい交通安全教育を推進します。

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します。



## ク 外国人に対する交通安全教育の推進

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

また、訪日外国人に対しても、外客誘致等に係る関係機関・団体と連携し、多言語によるガイドブックやウェブサイト等各種広報媒体を活用するなど交通ルール周知活動等を推進します。

## (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、利用する教材の見直し、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。

このほか、従前の取組に加え、動画を活用した学習機会の提供、ウェブサイトやSNS等の各種媒体の積極的な活用など、対面によらない交通安全教育や広報啓発活動についても効果的に推進します。

## (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、市交通安全運動市民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、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市民に周知することにより、市民参加型の交通安全運動の充実・発展を図るとともに、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、市民等のニーズ等を踏まえた実施に努めます。

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します。

#### **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、交通安全教育や交通指導取締り等を推進します。

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、「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、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を適切な運用やかごしま自転車条例の広報啓発により自転車利用者のルールに対する遵法意識を醸成します。

薄暮の時間帯から夜間にかけて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。

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 後部座席を含めた全ての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底**

シートベルトの着用効果及び正しい着用方法について理解を求め、後部座席を含めた全ての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底を図ります。

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、行政、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、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。

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

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、広報啓発に努めます。

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します。

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、産婦人科や行政を通じた正しい使用方法の周知徹底を推進します。

#### 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理解を深めるため、参加・体験・実践型の交通安全教育の実施を推進します。

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りますが、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ります。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、駐車場関係者等と連携してハンドルキーパー運動の普及啓発やアルコール検知器を活用した運行前検

査の励行に努めるなど、地域、職域等における飲酒運転根絶の取組を更に進め、「飲酒運転を絶対にしない、させない」という市民の規範意識の確立を図ります。

(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ります。

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。

また、運転中のスマートフォンの操作等の危険性について周知を図ります。

(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、行政、自治公民館等、交通安全母の会等を通じた広報等により家庭に浸透するきめ細かな広報の充実に努め、子ども、高齢者等を交通事故から守るとともに、妨害運転や飲

酒運転等の悪質・危険な運転を根絶する気運の高揚を図ります。

- (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、行政は、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、気運の盛り上げを図ります。また、行政が発行する広報紙に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、行政、関係機関・団体が一斉に街頭活動等を強化するとともに、広報・啓発活動を推進します。

また、高齢者交通安全マークの普及・活用を図るとともに、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、科学的な知見に基づいた広報を積極的に行います。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、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をあげての活動の展開を図ります。

また、交通ボランティア等の高齢化が進展する中、交通安全の取組を着実に次世代につなげていくよう幅広い年代の参画に努めます。

### **(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、市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、当該地域を訪れ、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、企業等と市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、市民の参加・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市民等の理解に資するため、市民や道路利用者が主体的に「ヒヤリ地図」の作成、交通安全総点検、市交通安全計画の積極的活用・広報等のほか、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。

## **3 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努めるとも

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。

## **(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います。

また、これらの機会が、単なる知識や技能を教える場に留まることなく、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ります。

### **ア 運転免許を取得しようとする者に対する教育の充実**

#### **(ア) 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、教習水準を高めます。

#### **(イ) 取得時講習の充実**

原付免許、普通二輪免許、大型二輪免許、普通免許、準中型免許、中型免許、大型免許、普通二種免許、中型二種免許及び大型二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ます。

### **イ 運転者に対する再教育等の充実**

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

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、妨害運転等の悪質・危険な運転者に対しては運転適性検査により、受講者の運転特性を診断した上で、必要な個別指導等を実施し、悪質・危険な運転特性の矯正を図ります。

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



に努めます。

## 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ます。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ます。

## エ 高齢運転者対策の充実

### (ア) 高齢者に対する教育の充実

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

### (イ) 臨時適性検査の確実な実施

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

### (ウ) 改正道路交通法の円滑な施行

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

### (エ) 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ります。

## オ シートベルト、チャイルドシート及びヘルメットの正しい着用の徹底

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

## カ 危険な運転者の早期排除等

行政処分制度の適正かつ効果的な運用により長期未執行者の解消に努めるほか、自動車等の安全な運転に支障を及ぼすおそれがある病気等にかかっていると疑われる者等に対する臨時適性検査等の迅速・的確な実施に努めるなど、危険な運転者の早期排除を図ります。

### (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ったり、交通事故被害者の心情に沿った対応を行うとともに、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ります。

### (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します。

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

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

### (4) 道路交通に関連する情報の充実

#### ア 気象情報等の充実

道路交通に影響を及ぼす台風、大雨、竜巻等の激しい突風、地震、

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

また、道路の降雪状況や路面状況等を収集し、道路利用者に提供する道路情報提供装置等の整備を推進します。

#### **4 車両の安全性の確保**

近年、自動車に関する技術の進歩は目覚ましく、様々な先進安全技術の開発・実用化が急速に進んでいます。交通事故のほとんどが運転者の交通ルール違反や運転操作ミスに起因している状況において、こうした技術の活用・普及促進により、交通事故の飛躍的な減少が期待できると考えられます。既に衝突被害軽減ブレーキの普及等に伴い、事故件数及び死傷者数は減少傾向にあるものの、交通事故は依然として高水準にあり、相次いで発生している高齢運転者による事故や子どもの安全確保も喫緊の課題であることから、自家用自動車及び事業用自動車双方における先進安全技術の更なる活用・普及促進により着実に交通安全を確保していくことが肝要です。

ただし、先進安全技術を円滑かつ効果的に社会に導入していくためには、最低限の安全性を確保するための基準の策定等に加え、運転者がその機能を正確に把握して正しく使用してもらうための対策も重要です。

さらに、先進技術の導入により自動車の構造が複雑化するなか、使用過程においてその機能を適切に維持するためには、これまで以上に適切な保守管理が重要となります。特に自動運転技術については、誤作動を起こした場合は事故に直結する可能性が高いことから、その機能を適切に保守管理するための仕組みや体制の整備が求められ、自動車整備事業及び自動車検査の制度においても適切に対応しなければなりません。

##### **(1) 自動車の検査及び点検整備の充実**

###### **ア 自動車の検査の充実**

近年急速に普及している衝突被害軽減ブレーキ等の先進技術の機能維持を図るために、現在の外観確認やブレーキテスト等の測定器を中心とした検査に加え、車両に搭載された車載式故障診断装置に記録された不具合の情報を読み取ることによる機能確認を実施するなど、自動車検査の高度化を図ります。また、独立行政法人自動車技術総合機構と連携し、これらの検査が指定自動車整備事業者等において確実に

行われるよう努めます。また、不正改造を防止するため、適宜、自動車利用者の立入検査を行うとともに、街頭検査体制の充実強化を図ることにより、不正改造車両を始めとした整備不良車両及び基準不適合車両の排除等を推進します。

指定自動車整備事業制度の適正な運用・活用を図るため、事業者に対する指導監督を強化します。さらに、軽自動車の検査については、その実施機関である軽自動車検査協会における検査の充実強化を図ります。

## **(2) 自動車の安全性の確保**

自動車の安全な利用を確保し、自転車事故の防止を図るため、自転車利用者が、定期的に自転車安全整備店において点検整備を受ける機運を醸成するとともに、近年、自転車が加害者となる事故に関し、高額な賠償額となるケースもあり、こうした賠償責任を負った際の支払い原資を担保し、被害者の救済の十全を図るため、関係事業者の協力を得つつ、損害賠償責任保険等の全員加入に向けて広報啓発に取り組みます。

さらに、夜間における交通事故の防止を図るため、灯火の取付けの徹底と反射機材の普及促進を図り、自転車の被視認性の向上を図ります。

## **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ります。

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、危険性の高い違反や、駐車違反等の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します。

また、交通事故事件の発生に際しては初動段階から組織的な捜査を行うとともに、危険運転致死傷罪の立件も視野に入れた捜査の徹底を図るほか、研究等による捜査力の強化や客観的な証拠に基づいた事故原因の究明等により適正かつ緻密な捜査の一層の推進を図ります。

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、地域が一体となって暴走族追放気運の高揚等に努め、暴走行為をさせない環境づくりを推進するとともに、取締り体制及び装備資機材の充実強化を図ります。

## (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します。

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します。

#### (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、妨害運転に繋がる可能性の高い違反、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します。

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します。また、生活道路における可搬式速度違反自動取締装置を用いた取締りの実施等、子ども、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します。

#### (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します。

### 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ります。

また、高速道路等における速度超過の取締りは常に危険を伴うため、受傷事故防止等の観点から、速度違反自動取締装置等の取締り危機の積極的かつ効果的な活用を推進します。

さらに、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、妨害運転、車間距離不保持、通行帯違反等の取締りを強化します。

## **(2) 暴走族対策の推進**

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車等を運転する者））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します。

### **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、各種法令を活用して取締りを強化するとともに、報道機関等に対する資料提供を積極的に行い、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します。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します。

### **イ 暴走行為阻止のための環境整備**

暴走族及びこれに伴う群衆の集合場所として利用されやすい施設の管理者に協力を求め、暴走族等を集合させないための施設の管理改善等の環境づくりを推進するとともに、地域における関係機関・団体が連携を強化し、暴走行為等ができない道路環境づくりを積極的に行います。

### **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います。

## **6 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、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・救急体制の充実を図ります。

### **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、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します。また、応急手当指導者の養成を積極的に行っていくほか、救急要請受信時における応急手当の口頭指導を推進します。

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。さらに、救急医療機関等へのアクセスを改善するため、高速道路における救急開口部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。

#### **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元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います。

#### **ケ 緊急通報システムの整備**

交通事故等緊急事態発生時における負傷者の早期かつ的確な救出及び事故処理の迅速化のため、人工衛星を利用して位置を測定するGPS技術や、その位置を地図表示させる技術、重症度合の判定し資する技術等を活用し、自動車乗車中の事故発生時に車載装置・携帯電話を通じてその発生場所の位置情報や事故情報を消防・警察等の通信指令室の地図画面に表示できるように自動通報することなどにより緊急車両の迅速な現場急行を可能にする緊急通報システム(HELP)や事故自動通報システム(ACN)の格段の普及と高度化を図るために必要な環境整備に努めます。

### **(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ます。

救急医療体制の充実を図るために、初期及び第二次救急医療機関と第三次救急医療機関との緊密な連携体制を維持し、医療機関・救急搬送機関等の連携・協力関係の確保に努めます。

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入態勢の整備に努めます。

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）の活用を促進します。

## **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、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かつ計画的に推進します。

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、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の重要性について周知・啓発に努め、加入促進による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）の広報・啓発等**

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**

県の交通事故相談所を活用し、交通事故相談活動を推進します。

市のホームページ等での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。

## 第2部 鉄道交通・踏切道における交通の安全

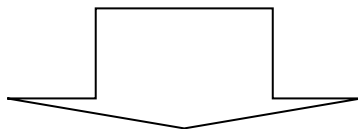
### 1 鉄道事故・踏切事故のない社会を目指して

ひとたび列車の衝突や脱線等が発生すると、多数の死傷者が発生する恐れがあることから、一層安全で安定した鉄道輸送を目指します。また、踏切事故は、減少傾向にあります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します。



### 鉄道・踏切道における交通の安全についての目標

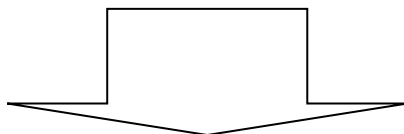
乗客の死傷者数ゼロの継続と運転事故全体の死者数の減少とともに、踏切事故の発生を極力防止することを目指します。



### 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ります。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ります。

## 1 鉄道事故・踏切事故の状況

本市における鉄道交通は、JR九州1社により、営業・管理されています。

本県での鉄道における運転事故は、近年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せず、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ています。

踏切事故については、増減を繰り返しながら減少している傾向にありますが、改良すべき踏切道がなお、残されている現状にあります。

## 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す。また、第2章に掲げる諸施策を総合的かつ強力に推進することにより、乗客の死者数ゼロを継続すること及び運転事故全体の死者数ゼロを目指すとともに、踏切事故の発生を極力防止します。

## 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

鉄道の運転事故及び踏切道における事故等は、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ます。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、引き続き重大な列車事故の未然防止を図る必要があります。

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していく必要があります。

### 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ります。このため、運転保安設備の整備等の安全対策の推進を図ります。

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推進します。

#### 2 鉄道交通・踏切道の安全に関する知識の普及

踏切障害事故と人身障害事故の多くは、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す。このため、学校、沿線住民、道路運送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、鉄道事業者・携帯電話業者等が一体となって、鉄道利用者にホームの「歩きスマホ」による危険性の周知や酔客に対する事故防止のための注意喚起を行うプラットフォームホーム事故0（ゼロ）運動等において広報活動を積極的に行い、鉄道の安全に関する正しい知識の浸透を図ります。

### **3 鉄道のある安全な運行の確保**

重大な列車事故を未然に防止することが重要です。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します。さらに、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ります。

### **4 救助・救急活動の充実**

鉄道の重大事故等の発生に対して、避難誘導、救助・救急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ります。

### **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、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ための広報活動等に努めます。