

伊 佐 市 交 通 安 全 計 画

～ 交 通 事 故 の な い 社 会 を 目 指 し て ～

(令 和 3 年 度 ～ 令 和 7 年 度)



伊 佐 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	2
5	第10次交通安全計画の成果	2
II	施策の展開	3
	第1章 道路交通事故のない社会を目指して	4
	第2章 道路交通の安全についての目標	5
	第1節 道路交通事故の現状と今後の見通し	5
	1 道路交通事故の現状	5
	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	8
	第3章 道路交通の安全についての対策	8
	第1節 今後の道路交通安全対策を考える視点	8
	1 交通事故による被害を減らすために重点的に 対応すべき事項	9
	◎ 最重点 子どもと高齢者の安全確保	9
	◎ 重点	10
	(1) 歩行者及び自転車の安全確保	10
	(2) 生活道路における安全確保	11
	(3) 市民自らの意識改革等による交通安全意識 の高揚	12
	2 重点推進事項	12
	(1) 先端技術の活用推進	12
	(2) 交通実態等を踏まえたきめ細やかな対策の 推進	13
	(3) 地域が一体となった交通安全対策の推進	13
	第2節 講じようとする施策	14

1	道路交通環境の整備	1 4
(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	1 4
	ア 生活道路における交通安全対策の推進	1 4
	イ 通学路等における交通安全の確保	1 5
	ウ 高齢者、障がい者等の安全に資する歩行 空間等の整備	1 5
(2)	幹線道路における交通安全対策の推進	1 5
	ア 事故危険箇所対策の推進	1 5
	イ 重大事故の再発防止	1 5
	ウ 道路の改築等による交通事故対策の推進	1 5
(3)	交通安全施設等整備事業の推進	1 6
	ア 歩行者・自転車対策及び生活道路対策の 推進	1 6
	イ 幹線道路対策の推進	1 6
	ウ 道路交通環境整備への住民参加の促進	1 7
(4)	高齢者等の移動手段の確保・充実	1 7
(5)	効果的な交通規制の推進	1 7
(6)	災害に備えた道路交通環境の整備	1 7
	ア 災害に備えた道路の整備	1 7
	イ 災害発生時における交通規制	1 8
	ウ 災害発生時における情報提供の充実	1 8
(7)	交通安全に寄与する道路交通環境の整備	1 8
	ア 道路の使用及び占用の適正化	1 8
	イ 子どもの遊び場等の確保	1 8
	ウ 道路法に基づく通行の禁止又は制限	1 8
2	交通安全思想の普及徹底	1 9
(1)	段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	2 0
	ア 幼児に対する交通安全教育	2 0
	イ 小学生に対する交通安全教育	2 0
	ウ 中学生に対する交通安全教育	2 0

エ	高校生に対する交通安全教育	2 1
オ	成人に対する交通安全教育	2 1
カ	高齢者に対する交通安全教育	2 1
キ	障がい者に対する交通安全教育	2 2
(2)	効果的な交通安全教育の推進	2 3
(3)	交通安全に関する普及啓発活動の推進	2 3
ア	交通安全運動の推進	2 3
イ	横断歩行者の安全確保	2 3
ウ	自転車の安全利用の促進	2 4
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	2 5
オ	チャイルドシートの正しい使用の徹底	2 5
カ	反射材用品の普及促進	2 5
キ	飲酒運転の根絶に向けた交通安全教育及び広報啓発活動等の推進	2 6
ク	農耕車の安全利用の推進	2 6
ケ	効果的な広報の実施	2 6
コ	その他の普及啓発活動の推進	2 7
(4)	交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進	2 7
(5)	地域における交通安全活動への参加・協働の推進	2 7
3	安全運転の確保	2 8
(1)	運転者教育等の充実	2 8
(2)	高齢運転者対策の充実	2 8
(3)	安全運転管理の推進	2 9
(4)	道路交通に関連する情報の充実	2 9
4	道路交通秩序の維持	2 9
(1)	交通事故抑止に資する指導取締りの推進	2 9
(2)	自転車利用者に対する指導取締りの推進	3 0
(3)	暴走族対策の推進	3 0

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	3 0
イ	暴走行為阻止のための環境整備	3 0
5	救助・救急活動の充実	3 1
(1)	救助・救急体制の整備	3 1
ア	救助体制の整備・拡充	3 1
イ	多数傷者発生時における救助救急体制の 充実	3 1
ウ	自動体外式除細動器（A E D）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	3 1
エ	救急救命士の養成・配置等の推進	3 1
オ	救助・救急用資機材の整備の推進	3 1
カ	救急医療ヘリコプター（ドクターヘリ） による救急業務の推進	3 2
キ	救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実	3 2
(2)	救急医療体制の整備	3 2
(3)	救急関係機関の協力関係の確保等	3 2
6	被害者支援の推進	3 2
(1)	交通事故相談活動の推進	3 2
(2)	交通事故被害者支援の充実強化	3 3
ア	自動車事故被害者等に対する援助措置の 充実	3 3
イ	交通災害共済の推進	3 3
7	交通事故分析の高度化	3 3

I 計画の基本的事項

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、合併前の各市町において昭和46年度以降7次にわたり、合併後には新たに伊佐市交通安全計画を作成し、行政、関係民間団体等が一体となって各般にわたる交通安全計画を強力に実施してきた。

本市の交通事故発生件数は年々減少傾向にあり、死傷者数についても同様に減少傾向で、市、関係機関・団体のみならず市民を挙げた努力が実りつつあるものと考えられる。

しかしながら、県下でも上位に位置する急速な高齢化の進展や、車社会の進行を考えれば、再び事故件数が増加に転じる可能性もあり、楽観視はできない状況である。

このような状況から、交通事故の防止は、従来にも増して、国、県、市町村及び関係機関・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る。

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

2 計画の位置付け

この交通安全計画は、第11次鹿児島県交通安全計画が策定されたことを受け、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、陸上交通の安全に関し、各関係機関・団体等が講ずべき施策の大綱を定めたものである。

3 計画の期間

令和3年度から7年度までの5年間とする。

4 計画の基本理念

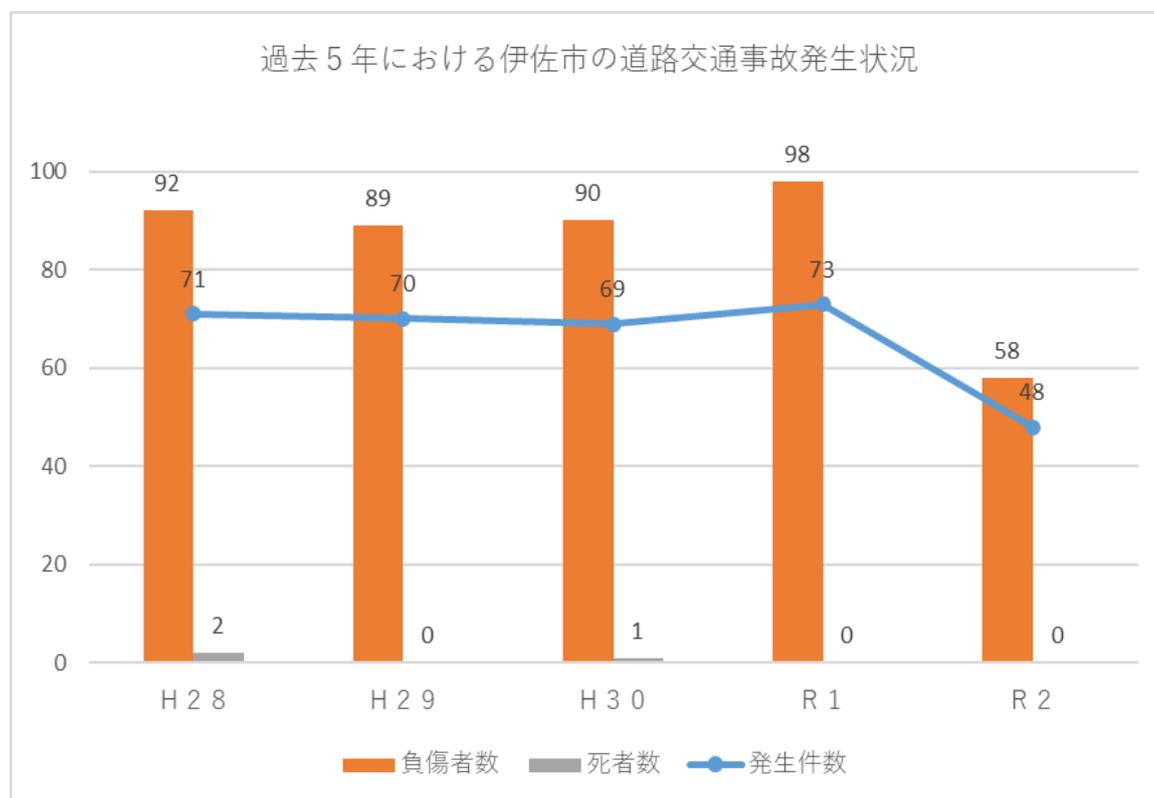
「人命尊重の交通安全思想に基づく交通事故のない社会の実現」

5 第10次交通安全計画の成果

第10次伊佐市交通安全計画（平成28年度～令和2年度）では、「年間の事故発生件数を62件以下、死者数を0人」とすることを目標に掲げ、交通安全対策を講じてきた。

その結果、「年間の交通事故発生件数62件以下」については、平成28年度から令和元年度まで年間70件前後を推移し、令和2年度には48件と目標を達成した。

また、「年間の死者数0人」については、平成29年度、令和元年度令和2年度と目標を達成しているが、負傷者数には重傷者も含まれており、今後も死者数については憂慮すべきである。



Ⅱ 施策の展開

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。
- 交通社会を構成する人間と交通環境という2つの要素について、それら相互の関連を考慮しながら、本市における交通事故の特徴に対応した適切かつ効果的な諸施策を講じる。

2 道路交通の安全についての目標

令和7年度まで（毎年）

- 交通事故死者数を0人
- 交通事故発生件数を62件以下、負傷者数80人以下にすることを旨とする。

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) 先端技術の活用推進
- (2) 交通実態等を踏まえたきめ細やかな対策の推進
- (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 道路交通秩序の維持
- ⑤ 救助・救急活動の充実
- ⑥ 被害者支援の充実と推進
- ⑦ 交通事故分析の高度化

第1章 道路交通事故のない社会を目指して

本市の交通情勢は、交通事故発生件数、死傷者数ともに減少傾向にある一方で、発生件数のうち高齢者構成率が、合併後12年間の統計で最高値の66.7%になるなど、高齢者が関係する交通事故が高い割合で推移している。

また、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る。

道路交通事故による死者数及び重傷者数をゼロに近づけるためには、私たち一人ひとりが、相互理解と思いやりをもって行動し、共生の交通社会の形成を図ることが必要である。

また、交通安全対策は、市内の交通事情等を踏まえた上で、活動を強化していくことが重要となる。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ある。

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、市民に一番身近な地方公共団体である市の役割が極めて大きくなる。

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る。

このほか、先端技術を活用した安全運転支援システムを搭載した自動車の普及を推進するとともに、それに伴う交通情勢の変化等を把握し、的確に交通安全対策に取り組む必要がある。

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 道路交通事故の現状

市町合併後の本市における交通事故の発生状況を見るとその特徴は次のとおりである。

- (1) 発生件数は、平成21年の123件をピークに年々減少し、令和2年には48件と過去最少となっている一方で、発生件数のうち高齢者事故の占める割合、「高齢者構成率」については過去最高の66.7%となり高齢者が当事者となる交通事故の増加が顕著である。
- (2) 負傷者数、死者数ともに減少傾向であり、死者数については平成29年、令和に入ってから2年連続で0名となり、平均で1.25人と1名前後を推移している。
- (3) 免許保有者数は減少してきているが、免許人口比は漸増しており、同時に高齢者免許人口、同人口比は右肩上がりに増加し、今後この傾向がさらに顕著となることが予想される。

2 道路交通事故の見通し

将来の交通事故の状況については、正確に見極め難いところであるが、さらなる高齢化社会の進行により、死傷者中に占める高齢者比率が高まることが懸念される。

さらに、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更なる増加も懸念され、道路交通にも大きな影響を与えるものと考えられる。

【参考】

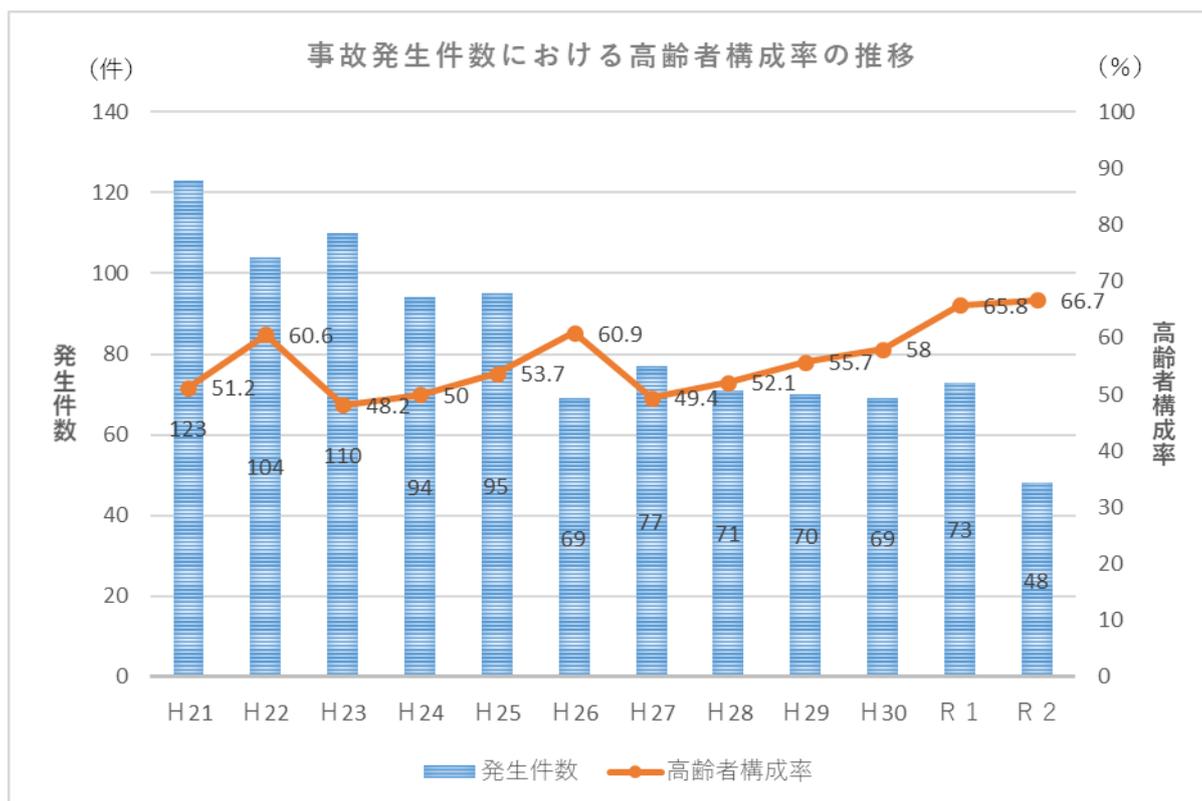
- ① 交通事故発生状況
- ② 事故発生件数における高齢者構成率の推移
- ③ 運転免許保有人口と高齢者免許保有人口
- ④ 免許保有人口の推移

① 事故発生状況

区分	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R 1	R 2
発生件数	123	104	110	94	95	69	77	71	70	69	73	48
うち高齢者数	63	63	53	47	51	42	38	37	39	40	48	32
高齢者構成率	51.2%	60.6%	48.2%	50.0%	53.7%	60.9%	49.4%	52.1%	55.7%	58.0%	65.8%	66.7%
負傷者数	161	141	155	114	109	77	96	92	89	90	98	58
死者数	2	1	1	1	3	2	2	2	0	1	0	0
死傷者合計	163	142	156	115	112	79	98	94	89	91	98	58

※高齢者とは65歳以上の者

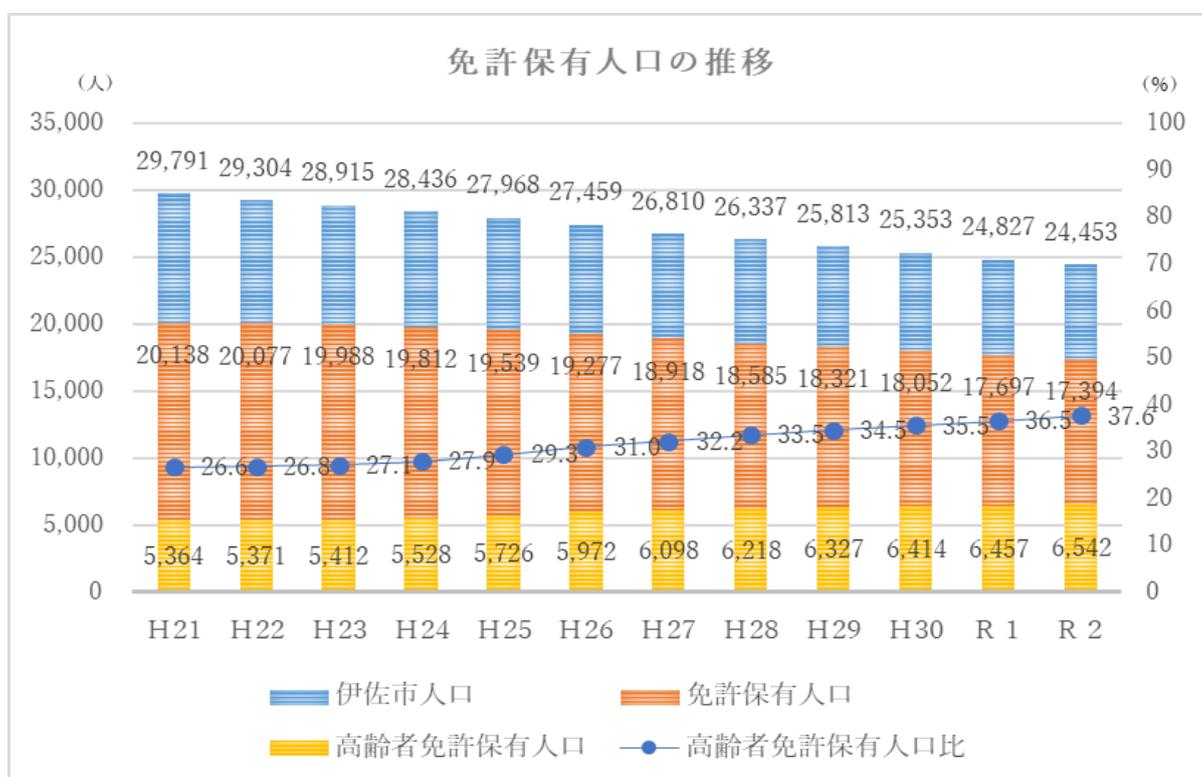
② 事故発生件数における高齢者構成率の推移



③ 運転免許保有人口と高齢者免許保有人口

区分	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R 1	R 2
伊 佐 市 人 口	29,791	29,304	28,915	28,436	27,968	27,459	26,810	26,337	25,813	25,353	24,827	24,453
免 許 保 有 人 口	20,138	20,077	19,988	19,812	19,539	19,277	18,918	18,585	18,321	18,052	17,697	17,394
高 齢 者 免 許 保 有 人 口	5,364	5,371	5,412	5,528	5,726	5,972	6,098	6,218	6,327	6,414	6,457	6,542
免 許 保 有 人 口 比	67.6%	68.5%	69.1%	69.7%	69.9%	70.2%	70.6%	70.6%	71.0%	71.2%	71.3%	71.1%
高 齢 者 免 許 保 有 人 口 比	26.6%	26.8%	27.1%	27.9%	29.3%	31.0%	32.2%	33.5%	34.5%	35.5%	36.5%	37.6%

④ 免許保有人口の推移



第2節 交通安全計画における目標

令和7年度まで（毎年）

年間の死者数を 0人

年間の交通事故発生件数を62件以下、負傷者数を80人以下
にすることを旨とする。

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・県の目標を受けて、本市においてもその実現を図ることとし、本計画の計画期間である令和7年度まで、「年間の死者数を0人にする」ことを目指すものとする。

また、先端技術や救急医療の発達等により、交通事故の被害が軽減し、従来であれば死亡事故に至るような場合であっても、重傷に留まる事故も少なくないことから、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、令和7年度まで「年間の交通事故発生件数を62件以下、負傷者数を80人以下にする」ことを目指す。

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で推進する。

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る。

一方で、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交通事故が依然として多く、相対的にその割合は高くなっており、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、技術の進展・普及等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、分析を充実し、より効果的な対策への改善を図るとともに、有効と見込まれる施策を推進する。

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る。

交通事故発生件数及び死傷者数の一層の減少を図るとともに、安全で安心して暮らせる交通社会の実現に向け、本市の交通事故の特徴と課題に即した①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道路交通秩序の維持、⑤救助・救急活動の充実、⑥被害者支援の充実と推進、⑦交通事故分析の高度化の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る。

1 交通事故による被害を減らすために重点的に対応すべき事項

◎ 最重点

子どもと高齢者の安全確保

本市の交通事故による死傷者の中で、高齢者の占める割合が半数以上を占め、また、今後においても高齢化が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。

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ある。

次代を担う子どもの安全を確保する視点から、未就学児を中心に子どもが日常的に集団で移動する経路や通学路等の子どもが移動する経路において、横断歩道の設置や適切な管理、歩道の整備等の安全・安心な歩行空間の整備を積極的に推進する。

また、子どもを保育所等に預けて働く世帯が増えている中で、保育

所等を始め地域で子どもを見守っていくための取組も充実させていく必要がある。

さらに高齢者や子どもに対しては、地域の交通情報に応じた交通安全教育等の対策を講じる。

高齢運転者への対策を行う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なっており、適正かつ円滑な施行に向けて準備を進めるとともに、施行後の取組を充実させていく必要がある。

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

高齢者が歩行及び自転車等を交通手段として利用する場合については、歩道の整備や生活道路の対策、高齢者の特性を踏まえた交通安全教育や見守り活動などのほか、多様なモビリティの安全な利用を図るための対策、地域の状況に適った自動運転サービス等の活用なども重要となると考えられる。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基づき、バリアフリー化された道路交通環境の形成を目指す。

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る。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、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。

また、横断歩行者が関係する交通事故を減少させるため、運転者には横断歩道に関する交通ルールの再認識と歩行者優先の徹底を周知するなど、運転者の遵法意識の向上を図る一方、歩行者に対しては、横断歩道を渡ること、信号機のある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する。

次に、自転車については、自動車等に衝突された場合には被害者となる反面、歩行者等と衝突した場合には加害者となるため、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、まちづくり等の観点にも配慮する必要がある。

さらに、自転車利用者については、自転車の交通ルールに関する理解が不十分なことも背景として、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る。

(2) 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、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など、交通の安全を確保するための対策を総合的な

まちづくりの中で推進する必要がある。

また、生活道路における各種対策を実施していく上では、地域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た取組を進めるなど、その進め方も留意していく必要がある。

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

(3) 市民自らの意識改革等による交通安全意識の高揚

交通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必要である。

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、夜光反射材の着用率向上等）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、国及び県の交通安全計画を踏まえつつ、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ある。

2 重点推進事項

(1) 先端技術の活用推進

衝突被害軽減ブレーキを始めとした先端技術の活用は、交通事故が減少している要因のひとつと考えられる。今後も、サポカー・サポカ

一Sの普及はもとより、運転者の危険認知の遅れや運転操作の誤りによる事故を未然に防止するための運転支援システムの更なる発展や普及、車車間通信、レベル3以上の自動運転の実用化や自動運転車へのインフラからの支援など、先端技術の活用により、交通事故の更なる減少が期待される。

そのためにも、安全な自動運転を実用化するための交通ルールの在り方や安全性の担保方策等について、技術開発等の動向を踏まえつつ広報を推進していくほか、車両分野に留まらず、例えば、交通事故が発生した場合にいち早く救助・救急を行えるシステムなど、技術発展を踏まえたシステムについても広報を推進していく。

(2) 交通実態等を踏まえたきめ細やかな対策の推進

これまでの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はできたが、安全運転義務違反は依然として多く、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することで、当該交通事故の減少を図っていく。

(3) 地域が一体となった交通安全対策の推進

高齢化の一層の進展等に伴う地域社会のニーズと交通情勢の変化を踏まえつつ、安全安心な交通社会の実現に向けた取組を具体化することが急がれる中で、行政、関係団体、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る。

安全な交通環境の実現のために、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。

また、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。

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る。

しかし、我が国の歩行中・自転車乗用中の死者数は諸外国と比較して高いことから、歩行者・自転車が多くの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。

このため、今後の道路交通環境の整備に当たっては、自動車交通を担う幹線道路等と歩行者中心の生活道路の機能分化を進め、身近な生活道路の安全の推進に取り組む。

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る。

ア 生活道路における交通安全対策の推進

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

さらに、潜在的な危険箇所や交通事故の多いエリアでは、関係機関と現場検証を実施する等、効果的、効率的な対策を実施する。

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。

ウ 高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備

高齢者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、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、交通環境のバリアフリー化を推進する。

(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、急ブレーキやヒヤリハット事案が多い潜在的危険箇所などについてきめ細かく効率的な事故対策を推進する。

ア 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止対策を実施する。

事故危険箇所においては、歩道等の整備、交差点改良、視距の改良、防護柵、区画線等の整備の対策を推進する。

イ 重大事故の再発防止

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

ウ 道路の改築等による交通事故対策の推進

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

- ① 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

めの自転車道等の整備等、道路交通の安全に寄与する道路の改築事業を推進する。

- ② 交差点及びその付近における交通事故の防止を図るため、交差点のコンパクト化、交差点改良等を推進する。
- ③ 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安全の確保に資することから、交通流の実態を踏まえつつ、沿道からのアクセスを考慮した副道等の整備、植樹帯の設置、路上駐停車対策等の推進を図る。
- ④ 山間部にあつては、車両同士の衝突事故を防止するため、道路の拡幅による離合困難な狭路の解消、カーブの婉曲化、急勾配の改善等を図る。

(3) 交通安全施設等整備事業の推進

令和3年度から令和7年度までを計画期間とする第5次「社会資本整備重点計画」（令和3年5月28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 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、歩行者・自転車の安全な通行空間の確保を図る。また、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推進する。

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、交差点改良等の対策を実施する。

ウ 道路交通環境整備への住民参加の促進

安全な道路交通環境の整備に当たっては、道路を利用する人の視点を生かすことが重要であることから、地域住民や道路利用者の主体的な参加のもとに、交通安全施設等の点検を行う交通安全総点検を積極的に推進する。

(4) 高齢者等の移動手段の確保・充実

令和2年6月に公布された地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）等の一部改正法により、高齢者を始めとする地域住民の移動手段の確保に向け、地方公共団体が中心となって地域公共交通のマスタープラン（地域公共交通計画）を策定した上で、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段の確保・充実を図る取組を推進する。

(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。

具体的には、幹線道路では、交通流を整序化するための交通規制を、また、生活道路では、通過交通を抑制するための交通規制を実施するほか、歩行者及び自転車利用者の安全を確保するための交通規制を強化する。

(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、豪雪等の自然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。

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や道路斜面等の防災対策及び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。

イ 災害発生時における交通規制

災害発生時は、必要に応じて緊急交通路を確保し、それに伴う混乱を最小限に抑えるため、被災地への車両の流入抑制等の交通規制を迅速かつ的確に実施する。

ウ 災害発生時における情報提供の充実

災害発生時において、道路の被災状況や道路交通状況を迅速かつ的確に収集・分析するシステム整備を推進するとともに、インターネット等により提供する。

(7) 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、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、指導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。

また、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。

イ 子どもの遊び場等の確保

子どもの遊び場の不足を解消し、路上遊戯等による交通事故の防止に資するとともに、市内における良好な生活環境づくり等を図るため、公園等の利活用を図る。

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。

また、道路との関係において必要とされる車両の寸法、重量等の最高限度を超える車両の通行の禁止又は制限に対する違反を防止す

るため、必要な体制の強化・拡充を図る。

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、子ども、高齢者、障がい者等の交通弱者に関する知識や思いやりの心を育むとともに、交通事故被害者等の痛みを思いやり、交通事故の被害者にも加害者にもならない意識を育てることが重要である。

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

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

また、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。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。

交通安全教育・普及啓発活動については、市、警察、学校、関係民間団体、地域社会、企業及び家庭がそれぞれの特性を生かし、互いに連携を取りながら地域が一体となった活動を推進する。

さらに、交通安全教育・普及啓発活動の効果的な実施に努めるとともに、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、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。

関係機関・団体は、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

小学生に対する交通安全教育は、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、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。

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、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。

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、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。

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、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、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スキル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、老人クラブ、校区コミュニティ、自治会等を対象に「県警さわやか号」による参加・体験・実践型の交通安全教育を積極的に推進する。

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、各種の催し等の多様な機会を活用した交通安全教育を実施する。特に、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（交通安全一ロアドバイス）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、販売業者等と連携して、購入時の指導・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、高齢者を中心に、子供、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スキル及び知識の習

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、効果的な教材の確保等を行う。

(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、相互の連携を図りながら交通安全教育を推進する。

(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、関係する機関・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。

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り締まり等を推進する。

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

ウ 自転車の安全利用の推進

自転車利用者に対し、自転車が道路を通行する場合は、車両としてのルールを遵守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する。

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

自転車は、配達や通勤・通学を始め、様々な目的で利用されているが、交通ルールに関する理解不足によるルールやマナーに違反する行動が多いことから、交通安全教育等の充実を図る。

また、利用中の事故において加害者にもなり得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被害者救済に備えた損害賠償責任保険等への加入を促進する。

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

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

自転車乗車時の頭部保護の重要性とヘルメット着用時による被害

軽減効果について理解促進に努め、中学生以下の子どもの着用の徹底を図るほか、高齢者や高校生等、他の年齢層の自転車利用者に対し、ヘルメットの着用を促進する。

エ 後部座席を含めた全ての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底

シートベルトの着用効果及び正しい着用方法について理解を深め、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。

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・団体等との協力のもと、あらゆる機会・媒体を通じて着用徹底の啓発活動を展開する。

オ チャイルドシートの正しい使用の徹底

チャイルドシートの使用効果及び正しい使用方法について、理解を深めるための広報啓発・指導を推進し、正しい使用の徹底を図る。

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

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

また、交通安全協会が実施しているレンタル制度についての広報等に努め、チャイルドシートを利用しやすい環境づくりを促進する。

カ 反射材用品の普及促進

夕暮れ時から夜間における視認性を高め、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展開する。

反射材用品等は、全年齢層を対象として普及を図る必要があるが、

歩行中の交通事故死者数の中で占める割合が高い高齢者に対しては、特にその普及の促進を図る。

また、衣服や靴、鞆等の身の回り品への反射材用品の組み込みを推奨するとともに、適切な反射性能を有する製品についての情報提供に努める。

キ 飲酒運転の根絶に向けた交通安全教育及び広報啓発活動等の推進

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

飲酒運転については、アルコールが運転技能に及ぼす影響や分解に要する時間等の正しい知識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、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、「飲酒運転を絶対にしない、させない」という市民の規範意識の確立を図る。

ク 農耕車の安全利用の推進

農業用トラクターや耕耘機、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、実効の挙がる広報を次の方針により行う。

- ① 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等を積極的に行うことにより、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、違法駐車排除等を図る。

- ② 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、広報誌等により家庭に浸透するきめ細かな広報の充実に努める。
- ③ 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、市が発行する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 その他の普及啓発活動の推進

- ① 高齢者交通安全マークの普及・活用を図り、他の年齢層に対しては、高齢者の特性の理解促進と、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。
- ② 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とともに、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」「トンネル内ライト点灯」の3（サン）ライト運動の定着を促す。
- ③ 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、市の広報誌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、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。

(5) 地域における交通安全活動への参加・協働の推進

交通の安全は、住民の安全意識により支えられることから、地域住

民に留まらず、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促すことが重要である。

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、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、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る。

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。

(1) 運転者教育等の充実

安全運転に必要な知識及び技術を身に付けた上で安全運転を実践できる運転者を育成するため、免許取得前から、安全意識を醸成する交通安全教育の充実に努めるとともに、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推進する。

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に努める。

(2) 高齢運転者対策の充実

高齢者が当事者となる交通事故防止のため、「県さわやか号」を活用した交通安全教室やシルバードライバースクール等、関係機関・団体と連携し高齢者講習の効果的実施、充実に努める。

また、運転者自身の安全意識の高揚や他運転者に対して高齢運転者への保護意識を高めることを目的とし、高齢運転者標識（高齢者マーク）の使用を促進する

(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指導を促進する。

また、事業活動に伴う交通事故防止を更に促進するため、ドライブレコーダー等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基に、身近な道路に潜む危険や、日頃の運転行動の問題点等の自覚を促す交通安全教育や安全運転管理への活用方法について周知を図る。

(4) 道路交通に関連する情報の充実

道路交通に影響を及ぼす自然現象を的確に把握し、気象警報・注意報・台風、大雨、地震、火山噴火等の現象に関する情報の質的向上と適時・適切な発表及び迅速な伝達に努める。

4 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、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、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、暴走族対策を強力に推進する。

(1) 交通事故抑止に資する指導取締りの推進

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、取締りを強化し、根絶に向けた取組を推進する。また、引き続き、児童、高齢者、障害者の保護の観点に立った指導取締りを推進する。

(2) 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。

(3) 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、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、各種法令を活用して取締りを強化するとともに、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動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、暴走行為等ができない道路環境づくりを積極的に行う。

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。

(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等、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

現場におけるバイスタンダー（救急現場に居合わせた人）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など、普及啓発活動を推進する。

加えて、学校においては、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について指導の充実を図るとともに、各種講習会の開催により教員の指導力の向上を図る。

エ 救急救命士の養成・配置等の推進

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の計画的な養成を図るとともに、講習及び実習の充実を推進する。

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推進する。

カ 救急医療用ヘリコプター（ドクターヘリ）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、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、初期及び第二次救急医療機関と第三次救急医療機関との緊密な連携体制を維持し、医療機関・救急搬送機関等の連携・協力関係の確保に努める。

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

(3) 救急関係機関の協力関係の確保等

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

6 被害者支援の充実と推進

交通事故被害者等は、交通事故により多大な肉体的、精神的及び経済的打撃を受けたり、又はかけがえのない生命を絶たれたりするなど、悲痛な経験をされており、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、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。

(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、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、広報誌等の活用により交通事故相談活動の周知徹底を図る。

(2) 交通事故被害者支援の充実強化

ア 自動車事故被害者等に対する援助措置の充実

自動車事故対策機構による交通遺児等に対する生活資金貸付けや、交通被災者たすけあい協会による交通遺児の支援活動等の広報・周知や支援に努める。

イ 交通災害共済の推進

県市町村総合事務組合が運営する交通災害共済制度については、市民が掛け金を出し合い、交通事故被害者に見舞金を支払う市民相互扶助の制度であることから、市民への周知を図り、加入促進に努める。

7 交通事故分析の高度化

交通事故の実態を的確に把握し、更なる交通事故死傷者数の減少に向けた効果的かつ詳細な交通安全施策の検討、立案等に資するため、人、道路、及び車両について総合的な観点からの事故分析を行うことに加え、ドライブレコーダー、見守りカメラの映像等を活用した交通事故分析について積極的に取り組む。