

第9次鹿屋市交通安全計画

(平成23年度～27年度)



平成23年8月

鹿屋市交通安全対策会議

目次

| | |
|-------------------------------|----|
| はじめに | 1 |
| 1 計画策定の背景 | 1 |
| 2 計画の位置付け | 1 |
| 3 計画期間 | 1 |
| 4 計画の基本理念 | 1 |
| 第1章 道路交通事故の現状 | 2 |
| 1 道路交通事故の現状 | 2 |
| 2 道路交通事故の主な原因と課題 | 3 |
| 第2章 道路交通の安全についての目標 | 4 |
| 1 道路交通事故のない社会を目指して | 4 |
| 2 道路交通の安全についての目標 | 4 |
| 第3章 今後の道路交通安全対策を考える視点 | 5 |
| 最重点 | |
| 高齢者の安全確保 | 5 |
| 重点 | |
| (1) 歩行者及び自転車の安全確保 | 5 |
| (2) 生活道路及び幹線道路における安全確保 | 6 |
| (3) 市民自らの意識改革等による交通安全意識の高揚 | 6 |
| 第4章 講じようとする施策 | 8 |
| 1 高齢者交通安全対策の充実・強化 | 8 |
| (1) 高齢者交通安全対策 | 9 |
| (2) 高齢者の交通手段の確保 | 9 |
| 2 道路交通環境の整備 | 9 |
| (1) 生活道路における人優先の安全・安心な歩行空間の整備 | 10 |
| (2) 幹線道路における交通安全対策の推進 | 11 |
| (3) 交通安全施設等整備事業の推進 | 14 |
| (4) 効果的な交通規制の推進 | 15 |
| (5) 自転車利用環境の総合的整備 | 16 |
| (6) 高度道路交通システムの活用 | 16 |
| (7) 交通需要マネジメントの推進 | 16 |
| (8) 災害に備えた道路交通環境の整備 | 16 |
| (9) 総合的な駐車対策の推進 | 17 |
| (10) 道路交通情報の充実 | 18 |
| (11) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備 | 18 |

| | | |
|-----|-----------------------------|----|
| 3 | 交通安全思想の普及徹底 | 19 |
| | (1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進 | 19 |
| | (2) 効果的な交通安全教育の推進 | 23 |
| | (3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進 | 23 |
| | (4) 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進 | 26 |
| | (5) 住民の参加・協働の推進 | 26 |
| 4 | 安全運転の確保 | 26 |
| | (1) 運転者教育等の充実 | 27 |
| | (2) 運転免許業務の改善 | 28 |
| | (3) 安全運転管理の推進 | 28 |
| | (4) 交通労働災害の防止等 | 28 |
| | (5) 道路交通に関連する情報の充実 | 29 |
| 5 | 車両の安全性の確保 | 29 |
| | (1) 自動車の検査及び点検整備の充実 | 29 |
| | (2) 自転車の安全性の確保 | 30 |
| 6 | 道路交通秩序の維持 | 30 |
| | (1) 交通の指導取締りの強化等 | 30 |
| | (2) 交通事故事件その他交通犯罪の捜査体制の強化 | 31 |
| | (3) 暴走族対策の強化 | 31 |
| 7 | 救助・救急活動の充実 | 32 |
| | (1) 救助・救急体制の整備 | 32 |
| | (2) 救急医療体制の整備 | 33 |
| | (3) 救急関係機関の協力関係の確保等 | 33 |
| 8 | 被害者支援の推進 | 34 |
| | (1) 自動車損害賠償保障制度の充実等 | 34 |
| | (2) 損害賠償の請求についての援助等 | 34 |
| | (3) 交通事故被害者支援の充実強化 | 34 |
| 9 | 道路交通事故原因の総合的な調査研究の充実 | 35 |
| | | |
| 第5章 | 計画の推進 | 36 |
| 1 | 推進体制 | 36 |
| 2 | 交通安全運動主体 | 36 |
| 3 | 施策の進行管理 | 36 |
| | | |
| 資 料 | | |
| | 鹿屋市交通安全対策会議条例 | 37 |
| | 鹿屋市交通安全対策会議委員 | 38 |
| | 鹿屋市交通安全対策会議企画員 | 38 |

はじめに

1 計画策定の背景

鹿屋市では、交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図るため、交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）に基づき、昭和46年度に第1次の鹿屋市交通安全計画（以下「交通安全計画」という。）を策定し、以後5年ごとに計画を改訂し、国、県、市、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。

このような中、第8次交通安全計画（平成18年度～22年度）期間においては、全国、県ともに事故件数、負傷者数、死亡者数が減少してきている中で、本市における事故件数、負傷者数は増加傾向にあった。

今後、人口の減少に伴い、市民の車両保有台数は減少が見込まれるが、公共交通機関の不便な地域特性の中で、当面の「車社会」及び「高齢社会」の更なる進行を考えれば、交通事故による一層多くの死傷者が発生することが予想され、極めて厳しい状況にある。

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、市及び関係機関・団体、更には、市民一人ひとりが、全力をあげて取り組まなければならない緊急かつ重要な課題であり、引き続き、人命尊重の理念のもとに、交通安全対策全般にわたる総合的かつ長期的な施策の大綱を定め、これに基づいて、諸施策を一層強力に推進していく必要がある。

2 計画の位置付け

この交通安全計画は、本市における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（道路交通）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 計画期間

平成23年度から27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」

第1章 道路交通事故の現状

1 道路交通事故の現状

本市における交通事故の状況は、第7次交通安全計画期間までは、多少の変動はあるものの減少傾向で推移し、事故発生件数も平成16年度と17年度は年間700件を下回るまで減少した。

しかしながら、第8次計画期間の平成18年度からは、事故発生件数、死者数、負傷者数のいずれも、増加している傾向にあり、特に平成21年度は死者数が14人となり、人口10万人当たりの死亡者数が全国1位となる非常事態となったところである。

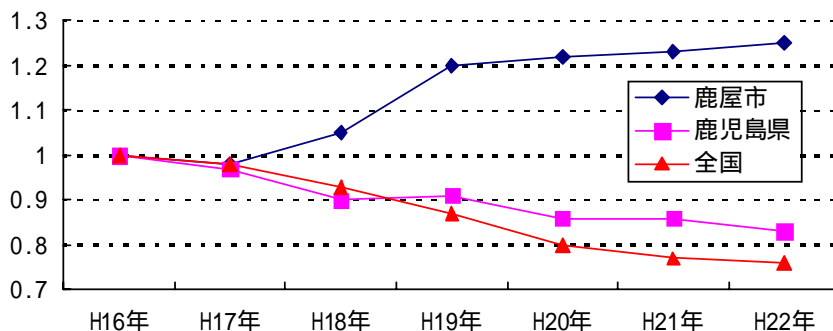
このような中、近年の交通死亡事故の発生状況をみると、その特徴は次のとおりである。

- (1) 65歳以上の高齢者の死者数が高水準で推移しており、第8次交通安全計画期間（平成18年度～22年度）の全死者数35人のうち、22人が高齢者であった。また、高齢者が当事者となった交通事故が増加傾向にあり、事故発生件数に占める割合も増加している。
- (2) 当事者の年齢別では20歳代、65歳以上が多く、未成年者は少ないが微増傾向にある。また、町内会の未加入者（交通教育が行き届かない人）の事故が多い傾向にある。
- (3) 形態別では軽乗用車運転が多いが、歩行者や電動車いすの重大事故も発生している。
- (4) 発生地別では中心部の市街地が多いが、周辺部では死亡事故等の重大事故が多い。発生箇所別では交差点や駐車場内が多い。

【過去10年間における交通事故の発生状況】

| 区分 | | H13 | H14 | H15 | H16 | H17 | H18 | H19 | H20 | H21 | H22 |
|------|------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 鹿屋市 | 発生件数 | 857 | 732 | 703 | 691 | 678 | 729 | 827 | 841 | 851 | 867 |
| | 死者数 | 4 | 2 | 4 | 4 | 7 | 7 | 5 | 2 | 14 | 7 |
| | 死傷者数 | 1,103 | 954 | 891 | 897 | 838 | 943 | 1,065 | 1,056 | 1,081 | 1,112 |
| 鹿児島県 | 発生件数 | 13,367 | 12,884 | 12,870 | 12,655 | 12,290 | 11,451 | 11,527 | 10,943 | 10,985 | 10,531 |
| | 死者数 | 128 | 115 | 117 | 123 | 103 | 110 | 96 | 88 | 101 | 94 |
| | 死傷者数 | 16,516 | 16,041 | 15,748 | 15,589 | 15,096 | 14,062 | 14,158 | 13,272 | 13,519 | 12,877 |

【交通事故の発生状況（平成16年件数比）】



2 道路交通事故の主な原因と課題

道路交通事故の原因は様々であるが、全国や県における交通事故発生件数等が減少している中で、本市が増加傾向にあること、高齢化の進行は全国的な傾向であることなどを踏まえると、本市における交通事故の原因と課題として次のようなことが考えられる。

- (1) 交通事故の原因は自動車運転者の前方不注意、完全不確認が突出しており、運転手のモラル低下と高齢者の不注意が交通事故の発生につながっている。

また、地域とのつながり（社会規範）が薄く、広報や交通教室の対象になりにくい人が事故に巻き込まれる傾向がある。全体的に交通安全教育が不足しているとともに、地域全体の社会規範の低下も背景にあり、児童生徒への拡大が懸念される。

- (2) 狭く見通しの悪い路地が多く、当面は外側線の整備が課題となっている。

- (3) 公共交通機関が不便で自動車に依存せざるを得ない交通環境にあり、特に高齢者等の交通弱者の移動手段の確保が課題となっている。

第2章 道路交通の安全についての目標

1 道路交通事故のない社会を目指して

安全で安心な社会を実現させ、高齢者、障害者等を含むすべての人々が、相互理解と思いやりをもって行動する共生の交通社会の形成を図ることが必要である。

このため、人命尊重の理念に基づき、究極的には、交通事故のない社会を目指すべきであり、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積極的な取組が必要である。

交通安全に関しては、地域の実情を踏まえた上で、様々な施策メニューの中で、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。また、交通安全は総合的なまちづくりの中で実現されるものであり、交通安全対策の推進に当たっては、住民に一番身近な地方公共団体である市町村の役割が極めて大きい。

その上で、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、また住民が、交通安全に関する各種活動に対して、その計画、実行、評価の各場面において様々な形で参加し、協働していくことが有効である。

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。

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4人以下にする。

交通事故のない社会を達成することを究極の目標とし、中期的には県の「平成27年までに年間の24時間交通事故死者数を62人以下とする」という目標を受け、本市においてもその実現を図るため、本計画の計画期間である平成27年までに、「年間の24時間死者数を4人以下とする」ことを目指すものとする。

(2) 死傷者数を780人以下にする。

本計画における最優先の目標は、死者数の減少であるが、今後はさらに、死者数減少をはじめとする交通安全対策を実施するにあたり、事故そのものの減少や死傷者数の減少にも一層積極的に取り組み、道路交通事故に起因する死傷者数を平成27年までに、「年間780人以下とする」ことを目指すものとする。

そのため、県をはじめとする諸関係機関と連携し、市民の理解と協力のもと、諸施策を総合的かつ強力に推進する。

第3章 今後の道路交通安全対策を考える視点

交通安全対策の実施に当たっては、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規施策を推進する。

対策の実施は、高齢者交通安全対策の充実・強化、道路交通環境の整備、交通安全思想の普及徹底、安全運転の確保、車両の安全性の確保、道路交通秩序の維持、救助・救急活動の充実、被害者支援の推進、道路交通事故原因の総合的な調査研究の充実といった9つの交通安全対策を実施することとし、特に、次のような視点を重視して対策を推進する。

最重点

高齢者の安全確保

本市は、交通事故による死者の中で、高齢者の占める割合が高いこと、今後、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。

このため、多様な高齢者の実像を踏まえた交通安全対策を推進する必要がある。高齢者が歩行及び自転車、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た対策の構築が求められる。特に、後者については、今後、高齢運転者が増加する中、高齢者が事故を起こさない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、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。

さらに、交通安全活動を高齢者が利用する機会の多い医療機関や福祉施設のほか、老人クラブ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。

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。

このため、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、自転車利用者については、自転車の交通ルールに関する理解不足やルールやマナー違反に対処する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

生活道路においては、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、安全な走行の普及等の対策を講じるとともに、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総合的な対策を一層推進する必要がある。

幹線道路における対策については、データ等に基づく「成果を上げるマネジメント」を導入し、「事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）」に新たに取り組むなど、交通安全対策の効果の更なる向上を図る必要がある。

(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。

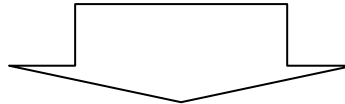
そのためには、市民が自ら安全で安心な交通社会を構築していこうとする前向きな意識を持つようになることが重要であり、住民が身近な地域や団体において、自ら具体的な目標や方針を設定し、交通安全に関する各種活動に直接かかわるなど、安全で安心な交通社会の形成に積極的に関与していくような仕組づくりが求められており、県や市において、それぞれの実情に応じた仕組を工夫する必要がある。

施策の展開

道路交通の安全

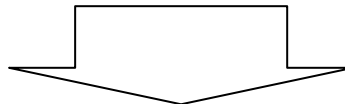
1 道路交通事故のない社会を目指して

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問以内）を4人以下にする。
- (2) 死傷者数を780人以下にする。



3 今後の道路交通安全対策を考える視点

- 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) 生活道路及び幹線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



4 講じようとする9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) 車両の安全性の確保
- (6) 道路交通秩序の維持
- (7) 救助・救急活動の充実
- (8) 被害者支援の推進
- (9) 道路交通事故原因の総合的な調査研究の充実

第4章 講じようとする施策

1 高齢者交通安全対策の充実・強化

本市の高齢化率については24.2%で、県全体の高齢化率25.9%と比較すると低いものの、全国平均より高水準であり、第8次計画期間の交通事故死亡者35人のうち、65歳以上が22人と全死亡者数の約63%を占めている。

本計画期間内における高齢者人口の増加とともに高齢免許保有者数も増加することが予想され、公共交通が不便で日常生活に自動車を使用せざるを得ない地域特性により、高齢者の運転免許保有率も高いことから、今後、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）となる交通事故の増加も懸念される。

【平成22年度 鹿屋市の人口、高齢者数、高齢者免許保有者数】

| | 人口 | 高齢者数 | 高齢免許保有者数 | 高齢者免許保有率 |
|------|------------|----------|----------|----------|
| 鹿屋市 | 105,086人 | 25,808人 | 14,067人 | 54.5% |
| 鹿児島県 | 1,706,428人 | 450,676人 | 215,495人 | 47.8% |

高齢者とは65歳以上の者

人口は平成22年国勢調査、鹿屋市の高齢者数は推計人口（H22.9.30）、県の高齢者数は県介護福祉課統計、高齢免許保有者数はそれぞれ、鹿屋警察署統計、県警交通企画課統計

【高齢者の交通事故の推移】

| 区分 | H18 | H19 | H20 | H21 | H22 |
|-------|------|-------|-------|-------|-------|
| 発生件数 | 729 | 827 | 841 | 851 | 867 |
| うち高齢者 | 200 | 240 | 244 | 273 | 283 |
| 割合（%） | 27.4 | 29 | 29 | 32.1 | 32.8 |
| 死者数 | 7 | 5 | 2 | 14 | 7 |
| うち高齢者 | 3 | 2 | 2 | 6 | 7 |
| 割合（%） | 42.9 | 80.0 | 100 | 42.9 | 100 |
| 負傷者数 | 936 | 1,060 | 1,054 | 1,067 | 1,105 |
| うち高齢者 | 129 | 175 | 162 | 203 | 203 |
| 割合（%） | 13.8 | 16.5 | 15.4 | 19.0 | 18.4 |

【高齢者が当事者となった交通事故の推移】

| 区分 | H18 | H19 | H20 | H21 | H22 |
|------|-----|-----|-----|-----|-----|
| 発生件数 | 119 | 139 | 149 | 146 | 175 |
| 死者数 | 0 | 3 | 1 | 4 | 3 |
| 負傷者数 | 161 | 183 | 176 | 176 | 227 |

鹿屋警察署統計

(1) 高齢者交通安全対策

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。

また、県、市、警察、老人クラブ連合会等との連携を強化し、各種研修会や、交通死亡事故合同現場診断など、県や市、警察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。

さらには、交通安全教室や交通安全活動に参加する機会が少なく、行政や警察等からの情報が届きにくい町内会未加入者や老人クラブ未加入者等への啓発に努める。

このため、特に、県や市、警察署をはじめ、高齢者団体や町内会、PTAのほか、市の交通安全に関係する多様な機関・団体が参加する鹿屋市交通安全運動推進協議会(仮称)を設置し、地域が一体となった活動を推進する。

(2) 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、警察署の運転免許自主返納メリット制度や市の住民基本台帳カードの無料交付などの周知を図り、これらの制度の利用促進を図るとともに、運転免許証を自主返納した者への交通手段を確保するため、コミュニティバス等の充実など、地域の実情に見合った交通体系の構築を推進する。

2 道路交通環境の整備

道路交通環境の整備については、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、国の統計では、幹線道路における事故が、全死傷事故件数の約半数、全死者数の約3分の2を占めているほか、歩行中・自転車乗車中の死傷事故は生活道路において、幹線道路の約2倍発生している状況である。

このような状況から、引き続き幹線道路における安全対策を推進する一方で、歩行者・自転車に関連する死傷事故の発生割合が高い生活道路における安全対策をより一層推進することが必要であり、今後の道路環境の整備を考えるに当たっては、以下の2つの基本的な考え方にに基づき、引き続き効果的・効率的な取組を進めていくこととする。

施策効果の追求

厳しい財政状況の中、限られた予算で交通事故対策への投資効率を最大限高めることが必要である。このため、事故要因や有効な対策について、十分分析を行った上で、地域の実情を踏まえつつ、生活道路と幹線道路での交通事故対策を両輪とした効果的・効率的な対策に取り組む。

地域や住民の主体性の重視

道路交通環境の整備を効果的・効率的に進めていくためには、地域や地元住民が、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ち、計画の策定や事業の実施に積極的に参画・協力していく仕組づくりなど、道路交通環境整備における地域や住民の主体性を重視する取組を推進する。

(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。

| | |
|----------------------------|--|
| <p>ア 生活道路における交通安全対策の推進</p> | <p>死傷事故発生率が高い住居系地区又は商業系地区で、その外縁を幹線道路が構成する「あんしん歩行エリア」（鹿屋中央、鹿屋東部）において、警察及び道路管理者が連携して、面的かつ総合的な事故抑止対策を実施する。</p> <p>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することとする。具体的には、エリア内の生活道路を中心に、信号灯器のLED化、道路標識・道路標示の高輝度化、路側帯の設置・拡幅等の安全対策を、また、外周幹線道路を中心に信号機の高度化、光ビーコン（光学式交通情報収集提供装置）等によるリアルタイムの交通情報提供等の交通流円滑化対策を実施するほか、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（平成18年法律第91号。バリアフリー新法）の生活関連経路を構成する道路を中心に音響信号機、高齢者等感応信号機、歩行者感応信号機等のバリアフリー対応型信号機の整備、歩行者と車両の通行を時間的に分離して歩行者と自動車との事故を防止する歩車分離式信号の導入を推進する。</p> <p>道路管理者においては、外周幹線道路の通行を円滑化し、エリア内への通過車両の流入を抑制するため、交差点の改良等の外周道路対策を進めるほか、ハンプ、クランク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。</p> <p>また、「あんしん歩行エリア」以外の生活道路においても、警</p> |
|----------------------------|--|

| | |
|---------------------------|--|
| | <p>察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。</p> |
| イ 通学路等の歩道整備の推進 | <p>小学校、幼稚園、保育所等に通う児童や幼児の通行の安全を確保するため、通学路等の歩道整備やガードレールの設置等を積極的に推進するほか、押ボタン式信号機、立体横断施設等の整備、横断歩道等の拡充により、通学路、通園路の整備を図る。</p> |
| ウ 高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備 | <p>(ア) 高齢者や障害者等を含め、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を積極的に整備する。</p> <p>このほか、歩道の段差・傾斜・勾配の改善、バリアフリー対応型信号機、歩車分離式信号、エスコートゾーン（視覚障害者誘導用道路横断帯）、歩行者用休憩施設、自転車駐車場、障害者用駐車ます等を有する自動車駐車場等を整備する。</p> <p>併せて、高齢者、障害者等の通行の安全と円滑を図るとともに、高齢運転者の増加に対応するため、信号灯器のLED化、道路標識の高度化を推進する。</p> <p>さらに、視覚障害者誘導用ブロック、歩行者用の案内標識、バリアフリーマップ等により、公共施設の位置や施設までの経路等を適切に案内する。</p> <p>(イ) 横断歩道、バス停留所付近の違法駐車などの悪質性、危険性、迷惑性の高い駐車違反に対する取締りを強化するとともに、高齢者、障害者等の円滑な移動を阻害する要因となっている歩道や視覚障害者誘導用ブロック上等の自動二輪車等の違法駐車についても、積極的な取締りを推進する。</p> |
| エ 無電柱化の推進 | <p>歩道の幅員の確保等により歩行者の安全を図るため、「無電柱化に係るガイドライン」に沿って、安全で快適な通行空間の確保、良好な景観・住環境の形成、災害の防止、歴史的町並みの保全、観光振興、地域文化の振興などを図るため、地域の実情に応じた多様な手法も活用しながら無電柱化を推進する。</p> |

(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資する道路整備事業については、国道220号などの主要な幹線道路において、交通事故対策への投資効率を最大限高めるため、「成果を上げるマネジメント」を導入し住民参加・住民との協働により重点的・集中的に交通事故の撲滅を図る「事故ゼロプラン」（事故危険区間重点解消作戦）に新たに取組む。

また、基本的な交通の安全を確保するため、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。

| | |
|-----------------------------------|--|
| <p>ア 事故ゼロプラン(事故危険区間重点解消作戦)の推進</p> | <p>国道220号など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、マネジメントサイクルを適用することにより、効率的・効果的な実施に努め、次の手順により事故ゼロプランを推進する。</p> <p>(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する。</p> <p>(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、事故要因に即した効果の高い対策を立案・実施する。</p> <p>(ウ) 対策完了後は、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。</p> |
| <p>イ 事故危険箇所(事故多発地点)対策の推進</p> | <p>特に、事故の発生割合の大きい幹線道路の区間等を事故危険箇所として指定し、警察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。</p> <p>事故危険箇所においては、信号機の新設・高度化、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、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さく、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。また、事故防止効果が期待できる箇所については、法定外の道路標示設置も積極的に推進する。</p> |
| <p>ウ 幹線道路における交通規制</p> | <p>今後、整備が見込まれる東九州自動車道については、道路構造、交通安全施設の整備状況等を勘案し、安全で円滑な交通を確保するため、適正な交通規制を実施する。また、交通事故、異常気象等の交通傷害発生時においては、その状況に即し、臨時交通規制を迅速かつ的確に実施し、二次事故を防止する。</p> <p>さらに、一般道については、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。</p> |
| <p>エ 重大事故の再発防止</p> | <p>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、速やかに当該箇所の道路交通環境等事故発生の要因について調査するとともに、発生要因に即した所要の対策を早急に講ずることにより、当該事故と同様な事故の再発防止を図る。</p> |
| <p>オ 適切に機能分担された道路網の整備</p> | <p>(ア) 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。</p> <p>(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を推進し、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。</p> <p>(ウ) 通過交通と域内交通の効果的な分散により、都市部における</p> |

| | |
|--------------------------|---|
| | <p>道路の著しい混雑、交通事故の多発等の防止を図るため、バイパス及び環状道路等の整備を推進する。</p> <p>(I) 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、区画道路におけるコミュニティ道路等の交通安全施設の整備等を総合的に推進する。</p> <p>(オ) 市民のニーズに応じた効率的な輸送体系を確立し、道路混雑の解消など円滑な交通流が確保された良好な交通環境を形成するため、県都鹿児島市、鹿児島空港、志布志港、垂水港など交通拠点へのアクセス道路となる東九州自動車道や国道220号及び504号など主要幹線道路の整備等を推進する。</p> |
| <p>カ 改築等による交通事故対策の推進</p> | <p>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。</p> <p>(ア) 歩行者及び自転車利用者の安全と生活環境の改善を図るため、歩道等を設置するための既存道路の拡幅、バイパスの整備と併せた道路空間の再配分、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設置等、道路交通の安全に寄与する道路の改築事業を推進する。</p> <p>(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するとともに、信号機が設置されていない交差点へのクロスマークの表示等を進める。</p> <p>(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る。</p> <p>(I) 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、コミュニティ道路、歩車共存道路等の整備を推進する。</p> <p>(オ) 中心市街地等において、人と車の交通を体系的に分離するとともに、歩行者空間の拡大を図るため、地区周辺の幹線道路、交通広場等の総合的な整備を推進する。</p> |
| <p>キ 交通安全施設等の高度化</p> | <p>(ア) 道路の構造及び交通の実態を勘案して、交通事故が発生する危険性が高い場所等に信号機を設置する。既存の信号機については、交通状況の変化に合理的に対応できるように、集中制御化、系統化、多現示化、右折感応化、速度感応化等の高度化を</p> |

| | |
|--|--|
| | <p>推進する。特に、幹線道路で夜間など横断交通が極めて少なくなる場所については、信号機の閑散時半感応化、閑散時押ボタン化を推進する。</p> <p>(1) 道路の構造、交通の状況等に応じた交通の安全を確保するために、道路標識の高輝度化等の交通安全施設等の整備を推進するほか、交通事故発生地点を容易に把握し、速やかな事故処理及び的確な事故調査が行えるようにするとともに、自動車の位置や目的地までの距離を容易に確認できるようにするためのキロポスト（地点標）の整備を推進する。</p> |
|--|--|

(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、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、「あんしん歩行エリア」における面的かつ総合的な事故抑止対策を実施し、エリア内の死傷事故の抑止を図る。また、バリアフリー新法の特定経路を構成する道路において、バリアフリー対応型信号機の整備や歩道の段差、勾配などの改善など歩行空間のバリアフリー化を推進する。 |
| 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、事故原因の検証に基づき、信号機の高度化、横断歩道橋の整備、交差点改良等の交通事故対策を重点的に実施する。 |
| 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する。また、現状において事故が多発している交差点等においても、交通事故原因の分析・検証に基づく交差点改良、信号機や道路標識の整備等の対策を推進する。 |
| エ IT化の推進による安全で快適な道路環境の実現 | 幹線道路において、交通の変動実態を的確に把握し、予想される変動に対応した信号制御を行うため、集中制御化、プロファイル化、系統化、閑散時押しボタン化・半感応化、多現示化、右折感応化等の信号機の高度化を図る。 |
| オ 道路交通環境整備への住民参加の促進 | <p>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。</p> <p>また、安全な道路交通環境の整備に係る住民の理解と協力を得るため、事業の進捗状況、効果等について積極的に公表する。</p> |
| カ 信号機や規制標識の設置を考慮した道 | 新設道路や道路改良の実施により、交通量・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 |

| | |
|------|---|
| 路の整備 | <p> 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が十分な調整を行い、最適な交通環境の整備を図る。 </p> |
|------|---|

(4) 効果的な交通規制の推進

道路における危険を防止するとともに交通の安全と円滑化を図るため、道路網全体の中でそれぞれの道路の社会的機能、道路の構造、交通安全施設の整備状況、交通流・量の状況など地域の実態等に応じ、既存の交通規制を見直すなど、規制内容をより合理的なものにするよう努め、効果的な交通規制を行う。

| | |
|--------------------------------|--|
| <p>ア 地域の特性に応じた交通規制</p> | <p> 幹線道路では、駐停車禁止、転回禁止、指定方向外進行禁止、進行方向別通行区分など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、一方通行、指定方向外進行禁止等を組み合わせるなど、通過交通を抑制するための交通規制を実施するほか、歩行者用道路、車両通行止め、路側帯の設置・拡幅など、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。 </p> |
| <p>イ 安全で機能的な都市交通確保のための交通規制</p> | <p> 安全で機能的な都市交通を確保するため、計画的に都市部における交通規制を推進し、交通流・量の適切な配分・誘導を図る。 また、路線バスなど大量公共輸送機関の安全・優先通行を確保するための交通規制を積極的に推進する。 </p> |
| <p>ウ より合理的な交通規制の推進</p> | <p> より合理的な交通規制を図るため、警察において交通規制の種類に応じ、当該交通規制を実施している道路における交通実態を調査・分析し、その結果、交通規制実施後の道路交通環境の変化等により現場の交通実態に適合しなくなったと認められる場合には、交通規制の内容の変更又は交通規制の解除、道路利用者に対する交通規制の理由の説明、道路管理者に対する道路の整備又は改良の働き掛け、県及び市、民間事業者等に対する路外施設の整備等の働き掛け等の道路交通環境の整備を図る。 具体的には、新たな最高速度規制基準に基づき、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点検及び見直しを推進する。 また、駐車規制については、必要やむを得ない貨物自動車の荷捌き、客待ちタクシー、二輪車、商店街（買物客）等の対策を重点に、駐車規制の点検及び見直しを推進する。 さらに、信号制御については、歩行者、自転車の視点で、「歩行者の待ち時間の長い押しボタン信号の改善」、「幅員の狭い従道路を横断する歩行者の待ち時間の短縮」等についての点検及び見直しを進める。 </p> |

(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都市内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、自転車の利用を促進する。そのため、自転車道や自転車専用通行帯、歩道上での歩行者と自転車が通行する部分を指定する普通自転車の歩道通行部分の指定等を行い安全で快適な自転車利用環境を創出する。また、電動アシスト自転車購入費の補助などによる自転車利用促進策や、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 自転車の駐車対策の推進 | バリアフリー新法に基づき、市が定める重点整備地区内における特定経路を構成する道路においては、高齢者、障害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推進する。 |

(6) 高度道路交通システムの活用

最先端のIT等を用いて、人と道路と車とを一体のシステムとして構築し、安全性、輸送効率及び快適性の向上を実現するとともに、渋滞の軽減等の交通の円滑化を通じて環境保全に寄与することを目的とした高度道路交通システムの整備を推進する。

(7) 交通需要マネジメントの推進

道路交通渋滞を緩和し、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、バイパス・環状道路の整備や交差点の改良等の交通容量の拡大策に加え、交通情報提供の充実、相乗りの推進等により、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・空間的平準化を図るTDMの広報・啓発活動を行い、その定着化を図りながら推進する。

特に、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るため、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。また、バス事業者による運行頻度・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。

(8) 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 | 地震発生時の応急活動を迅速かつ安全に実施するとともに、豪雨・積雪時等においても、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を図る。 |
| イ 災害に強い交通安全施設等の整備 | 地震、豪雨、積雪等による災害が発生した場合においても安全な道路交通を確保するため、交通規制資機材の整備を推進するとともに、災害発生時の停電に起因する信号機の機能停止による混乱防止のため、自動起動型信号機電源付加装置の整備を推進する。 |

| | |
|---------------------------|--|
| <p>ウ 災害発生時における交通規制</p> | <p>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。</p> <p>また、災害対策基本法（昭和36年法律第223号）による通行禁止等の交通規制を的確かつ迅速に行うため、信号制御により被災地への車両の流入を抑制するとともに、災害の状況や交通規制等に関する情報を交通情報板等により提供する。</p> |
| <p>エ 災害発生時における情報提供の充実</p> | <p>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把握し、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に必要な交通監視カメラ、車両感知器、道路情報提供装置等の整備を推進するとともに、インターネットなど情報通信技術を活用した道路・交通に関する災害情報等の提供を推進する。</p> |

(9) 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。

| | |
|---------------------------|---|
| <p>ア 秩序ある駐車場の推進</p> | <p>時間、曜日、季節等による交通流・量の変化等と、道路の区間ごとの交通環境や道路構造の特性等の両面から現行駐車規制を見直し、駐車場の効用にも配慮したきめ細かな駐車規制を推進する。</p> <p>また、駐車場内における事故を防止するため、前向駐車（薔薇バラ駐車ストップ運動）を関係機関が連携して推進する。</p> |
| <p>イ 違法駐車対策の推進</p> | <p>(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ガイドラインによるメリハリを付けた取締りを推進する。</p> <p>(イ) 運転者の責任を追及できない放置車両について、当該車両の使用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、使用者責任を強力に追及する。他方、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する。</p> |
| <p>ウ 駐車場等の整備</p> | <p>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する。</p> |
| <p>エ 違法駐車締め出し気運の醸成・高揚</p> | <p>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・高揚を図る。</p> |

(10) 道路交通情報の充実

安全で円滑な道路交通を確保するためには、運転者に対して正確できめ細かな道路交通情報を分かりやすく提供することが重要であり、高度化、多様化する道路交通情報に対するニーズに対応し、適時・適切な情報を提供するため、情報通信技術等を活用して、道路交通情報の充実に努める。

| | |
|-------------------|--|
| ア 情報収集・提供体制の充実 | 多様化する道路利用者のニーズに応えて道路利用者に対し必要な道路交通情報を提供することにより、安全かつ円滑な道路交通を確保するため、光ファイバーネットワーク等の新たな情報技術を活用しつつ、交通監視カメラ、車両感知器、交通情報板、道路情報提供装置等の整備による情報収集・提供体制の充実に努める。 |
| イ 分かりやすい道路交通環境の確保 | 時間別・車種別等の交通規制の効果を上げるため、視認性・耐久性に優れた大型固定標識の整備並びに利用者のニーズに即した系統的で分かりやすい案内標識の整備を推進する。 また、主要な幹線道路の交差点及び交差点付近において、ルート番号等を用いた案内標識の設置を推進するとともに、地図を活用した多言語標記の案内等により、国際化に対応する。 |

(11) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

| | |
|------------------|---|
| ア 道路の使用及び占用の適正化等 | (ア) 道路の使用及び占用の適正化 工作物の設置、工事等のための道路の使用及び占用の許可に当たっては、道路の構造を保全し、安全かつ円滑な道路交通を確保するために適正な運用を行うとともに、許可条件の履行、占有物件等の維持管理の適正化について指導する。 (イ) 不法占有物件の排除等 道路交通に支障を与える不法占有物件等については、実態把握、指導取締りによりその排除を行い、特に市街地について重点的にその是正を図る。 また、不法占有等の防止を図るための啓発活動を沿道住民等に対して積極的に行い、「道路ふれあい月間」等を中心に道路の愛護思想の普及を図る。 (ウ) 道路の掘り返しの規制等 道路の掘り返しを伴う占有工事については、無秩序な掘り返しと工事に伴う事故・渋滞を防止するため、施工時期や施工方法を調整する。 さらに、掘り返しを防止する抜本的対策として共同溝等の整備を推進する。 |
| イ 休憩施設等の整備の推進 | 過労運転に伴う事故防止や近年の高齢運転者等の増加に対応して、都市間の一般道路において追越しのための付加車線や「道の駅」等の休憩施設等の整備を推進する。 |

| | |
|--------------------|--|
| ウ 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、都市における良好な生活環境づくり等を図るため、社会資本整備重点計画等に基づき、住区基幹公園、都市基幹公園等の整備を推進する。 |
| エ 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、または交通の危険を防止するため、道路の破損、欠壊又は異常気象等により交通が危険であると認められる場合及び道路に関する工事のため、やむを得ないと認められる場合には、道路法（昭和27年法律第180号）に基づき、迅速かつ確実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。 |
| オ 降灰除去活動の推進 | 火山爆発による道路への降灰の除去活動を速やかに行い、安全かつ円滑な交通の確保を図る。 |

3 交通安全思想の普及徹底

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、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、障害者等の交通弱者に関する知識や思いやりの心を育むとともに、交通事故被害者等の痛みを思いやり、交通事故を起こさ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。

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、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とともに、国、県及び市、警察、学校、関係民間団体、地域社会、企業及び家庭がそれぞれの特性を生かし、互いに連携を取りながら地域ぐるみの活動が推進されるよう促す。

(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 | <p>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。</p> <p>幼稚園・保育所においては、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とら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</p> |
|----------------|--|

| | |
|------------------------|---|
| | <p>実施するため、紙芝居、視聴覚教材等の利用や親子での実習など、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。</p> <p>また、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とともに、母親クラブ等の組織化を促進し、その活動の強化を図る。</p> <p>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、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、交通安全ボランティア等による幼児に対する通園時の指導を促進する。</p> |
| <p>イ 児童に対する交通安全教育</p> | <p>児童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。</p> <p>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。</p> <p>小学校における交通安全教育を計画的に実施し、効果的なものとするため、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、交通安全教育の推進、教員等を対象とした心肺そ生法の実技講習会を実施する。</p> <p>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、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、交通安全ボランティア等による通学路における指導を促進する。</p> |
| <p>ウ 中学生に対する交通安全教育</p> | <p>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。</p> |

| | |
|------------------------|--|
| | <p>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。</p> <p>中学校における交通安全教育を計画的に実施し、効果的なものとするため、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、交通安全教育の推進、教員等を対象とした心肺そ生法の実技講習会を実施する。</p> <p>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。</p> |
| <p>エ 高校生に対する交通安全教育</p> | <p>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。</p> <p>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、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。</p> <p>高等学校における交通安全教育を計画的に実施し、効果的なものとするため、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、交通安全教育の推進、教員等を対象とした心肺そ生法の実技講習会を実施する。</p> <p>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。</p> |

| | |
|------------------------|---|
| <p>オ 成人に対する交通安全教育</p> | <p>成人に対する交通安全教育は、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。</p> <p>運転免許取得時の教育は、自動車教習所における教習水準の一層の向上に努める。</p> <p>免許取得後の運転者教育は、運転者としての社会的責任の自覚、安全運転に必要な技能及び技術、特に危険予測・回避の能力の向上、交通事故被害者の心情など交通事故の悲惨さに対する理解、交通安全意識・交通マナーの向上を目標とし、県公安委員会が行う各種講習、自動車教習所、民間の交通安全教育施設等が受講者の特性に応じて行う運転者教育及び事業所の安全運転管理の一環として安全運転管理者、運行管理者等が行う交通安全教育を中心として行う。</p> <p>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。</p> <p>また、社会人を対象とした生涯学習出前講座などにおける交通安全教育の促進を図るとともに、関係機関・団体、交通ボランティア等による活動を推進する。</p> <p>大学生等に対しては、学生の二輪車・自動車の利用等の実態に応じ、関係機関・団体と連携し、交通安全教育の充実に努める。</p> |
| <p>カ 高齢者に対する交通安全教育</p> | <p>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。</p> <p>高齢者に対する交通安全教育を推進するため、県及び市は、高齢者に対する交通安全指導担当者の養成など指導体制の充実に努めるとともに、自動車教習所等と連携し、各地区の高齢者クラブの代表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、医療機関、福祉施設関係者等と連携した高齢者の交通安全教室等の開催とともに、社会教育・福祉などの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、鹿屋交通安全協会の支部役員等の家庭訪問による個別指導のほか、町内会長を中心とした地域ぐるみの指導が行われるように努める。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、</p> |

| | |
|-----------------|--|
| | <p>その自発的な受講の促進に努める。</p> <p>電動車いすを利用する高齢者に対しては、電動車いすの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。</p> |
| キ 障害者に対する交通安全教育 | <p>障害者に対しては、交通安全のために必要な技能及び知識の習得のため、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。</p> |
| ク 外国人に対する交通安全教育 | <p>外国人に対し、我が国の交通ルールに関する知識の普及を目的として交通安全教育を推進するとともに、外国人を雇用する使用者等を通じ、外国人の講習会等への参加を促進する。</p> |

(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するとともに、その必要性を理解できるよう、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に活用する。また、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とともに、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、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。

(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 | <p>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。</p> <p>このため、県や市、警察署をはじめ、高齢者団体や町内会、PTAのほか、市の交通安全に関係する多様な主体が参加する鹿屋市交通安全運動推進協議会（仮称）を設置する。</p> <p>交通安全運動の運動重点としては、高齢者の交通事故防止、子どもの交通事故防止、シートベルト及びチャイルドシートの正しい着用の徹底、夜間（特に薄暮時）における交通事故防止、自転車の安全利用の推進、飲酒運転の根絶等、全市的な交通情勢に即した事項を設定する。</p> <p>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。</p> <p>また、住民本位の運動として展開されるよう、事故実態、住民のニーズ等を踏まえた実施に努め、事後に、効果を検証、評価し、一層効果的な運動が実施されるよう配慮する。</p> |
|-------------|---|

| | |
|---|---|
| <p>イ 自転車の安全利用の推進</p> | <p>自転車は、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。</p> <p>自転車乗用中の交通事故や自転車による迷惑行為を防止するため、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。</p> <p>また、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とともに、幼児・児童の自転車用ヘルメット着用について、保護者等の理解促進に努め、着用の徹底を図る。</p> |
| <p>ウ すべての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底</p> | <p>シートベルトの着用効果、正しい着用方法について理解を深め、すべての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底を図る。</p> <p>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。</p> <p>平成22年10月現在における本県一般道のシートベルト着用率は、運転席98.7%、後部座席24.8%（警察庁と社団法人日本自動車連盟の合同調査による）</p> |
| <p>エ チャイルドシートの正しい使用の徹底</p> <div data-bbox="300 1099 512 1346" data-label="Image"> </div> <p>着用推進シンボルマーク「カチャピョン」</p> | <p>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、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。</p> <p>また、市が実施しているチャイルドシート無料貸出制度の広報に努め、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。</p> <p>さらに、チャイルドシート販売店等における利用者への正しい着用の指導・助言を推進する。</p> <p>平成22年4月現在の全国における6歳未満のチャイルドシート使用率は、56.8%、本県は41.4%（警察庁と社団法人日本自動車連盟の合同調査による）</p> |
| <p>オ 反射材用品の普及促進</p> | <p>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。</p> <p>また、関係機関・団体と協力し、反射材の視認効果、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及び反射材の展示会の開催等を推進する。</p> <p>反射材用品等は、全年齢層を対象として普及を図ることとするが、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。</p> |

| | |
|--|--|
| <p>カ 飲酒運転の根絶に向けた対策</p> | <p>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について、各種メディア、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。</p> <p>また、安全運転管理者や酒類製造・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や飲酒運転「8せん（やっせん）」運動の普及啓発に努めるなど、地域、職域等における飲酒運転根絶の取組を積極的に行い、飲酒に寛容な市民全体の意識の変革を図る。</p> |
| <p>キ 農耕車の安全利用の推進</p> | <p>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。</p> |
| <p>ク 効果的な広報の実施</p> | <p>新聞、ラジオ、インターネット等の多様な広報媒体を活用して、交通の安全に関する広効果な広報を次の方針により行う。</p> <p>(ア) 家庭、学校、職場、地域等と一体となった広範なキャンペーンや、官民が一体となった各種の広報媒体を通じての集中的なキャンペーン等を積極的に行うことにより、高齢者の交通事故防止、シートベルト及びチャイルドシートの正しい着用の徹底、若年運転者の無謀運転の防止、飲酒運転の根絶、違法駐車等の排除等を図る。</p> <p>(イ) 県、市が発行する広報紙とともに、整備予定の防災無線等を活用し、交通事故発生状況や各季交通安全運動の重点など、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。</p> <p>(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、県及び市は、交通の安全に関する資料、情報等の提供を積極的に行うとともに、報道機関の理解と協力を求め、全市的気運の盛り上げを図る。</p> |
| <p>ケ その他の普及啓発活動の推進</p> <div data-bbox="316 1809 459 1975" data-label="Image"> </div> <p>(高齢者交通安全マーク)</p> | <p>(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、「高齢者交通安全の日（毎月15日）」における、県及び市、関係機関・団体の街頭活動等の強化に努めるとともに、広報・啓発活動を推進する。</p> <p>また、高齢者交通安全マークの普及・活用を図るとともに、他の年齢層に高齢者の特性を理解させ、高齢運転者標識（高齢者マーク）を取り付けた自動車への保護意識を高めるように努める。</p> |

| | |
|--|---|
|  <p>(高齢者運転標識)</p> | <p>(イ) 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。</p> <p>また、季節や気象の変化、地域の実態等に応じ、交通情報板等を活用するなどして自動車の前照灯の早期点灯を促す。</p> <p>(ロ) 駐車場における事故を防止するため、前向駐車推進(薔薇バラ駐車ストップ運動)の周知・実践に関係機関・団体が連携して取り組む。</p> <p>(ハ) 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、市のホームページ等を通じて事故データ及び事故多発地点に関する情報の提供に努める。</p> |
|--|---|

(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、交通安全に必要な資料の提供活動の充実などにより、その主体的な活動を促進する。また、地域団体、自動車販売団体、自動車利用者団体等については、それぞれの立場に応じた交通安全活動が地域の実情に即して効果的かつ積極的に行われるよう、全国交通安全運動等の機会を利用して働き掛けを行う。

また、交通安全指導員など交通ボランティア等に対しては、その主体的な活動及び相互間の連絡協力体制の整備を促進する。

(5) 住民の参加・協働の推進

交通の安全は、住民の安全意識により支えられることから、住民自らが交通安全に関する自らの意識改革を進めることが重要である。

このため、交通安全思想の普及徹底に当たっては、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。

4 安全運転の確保

安全運転を確保するためには、運転者の能力や資質の向上を図ることが必要であることから、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を図る。

また、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、自主的な安全運転管理対策の推進及び自動車運送事業者等の行う運行管理の充実を図るとともに、交通安全労働災害の防止等を図るための取組を進める。

(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。

| | |
|----------------------------------|---|
| <p>ア 運転免許を取得しようとする者に対する教育の充実</p> | <p>(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の向上、教習内容及び技法の充実を図り、教習水準を高める。 また、教習水準に関する情報の市民への提供に努める。</p> <p>(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、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る。</p> |
| <p>イ 運転者に対する再教育等の充実</p> | <p>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、講習指導員の資質向上、講習資機材の高度化並びに講習内容、講習方法の充実に努める。 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。</p> |
| <p>ウ 二輪車安全運転対策の推進</p> | <p>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。</p> |
| <p>エ 高齢運転者対策の充実</p> | <p>(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る。特に、講習予備検査（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教育に努める。</p> <p>(イ) 臨時適性検査の確実な実施 講習予備検査（認知機能検査）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。</p> <p>(ウ) 運転経歴証明書の充実 運転免許証を自主返納した者が、返納免許証を身分証明書として利用できるよう、運転経歴証明書の内容の充実を図る。</p> |

| | |
|--------------------------------------|---|
| | (I) 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 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の充実を図る。 |
| カ 自動車運転代行業の指導育成等 | 自動車運転代行業の業務の適正な運営を確保し、交通の安全及び利用者の保護を図るため、自動車運転代行業者に対し、立入検査を行うほか、無認定営業、損害賠償措置義務違反、無免許運転等の違法行為の厳正な取締りを実施する。 |
| キ 自動車運送業者に従事する運転者に対する適性診断の充実 | 自動車運送事業等に従事する運転者に対する適性診断については、民間参入の促進を図ることにより、受診環境の整備を行い、受診を積極的に促進する。 |
| ク 悪質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など、悪質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。

(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見直し等により、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。）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。

(4) 交通労働災害の防止等

交通労働災害防止のためのガイドラインの周知徹底を行うことにより、事業場における労働安全衛生管理体制の確立、適正な労働時間等の管理、適正な走行管理、運転者に対する教育、健康管理、交通労働災害防止に対する意識の高揚等を促進する。

(5) 道路交通に関連する情報の充実

| | |
|---------------------|---|
| ア 危険物輸送に関する情報提供の充実等 | 危険物の輸送時の事故による大規模な災害を未然に防止し、災害が発生した場合の被害の軽減に資する情報提供の充実等を図るため、イエローカード（危険有害物質の性状、処理剤及びその調達先等事故の際必要な情報を記載した緊急連絡カード）の携行、関係法令の遵守、乗務員教育の実施等について危険物運送事業者の指導を強化する。 |
| イ 気象情報等の充実 | 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・予報及び津波警報・注意報並びに台風、大雨、地震、津波、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。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する。 |

5 車両の安全性の確保

自動車は、適切な保守管理を行わなければ、不具合に起因する事故等の可能性が大きくなることから、自動車の適切な保守管理を推進する必要がある。

また、自動車の保守管理は、一義的には、自動車使用者の責任のもとになされるべきであるが、自動車は、交通事故等により運転者自身の生命、身体のみでなく、第三者の生命、身体にも影響を与える危険性を内包しているため、自動車検査により、各車両の安全性の確保を図る。

(1) 自動車の検査及び点検整備の充実

自動車ユーザーの保守管理意識を高揚し、点検整備の確実な実施を図るため、「自動車点検整備推進運動」を関係者の協力のもとに推進するなど、自動車ユーザーによる保守管理の徹底を強力に促進する。

さらには、暴走族の不正改造車や過積載を目的とした不正改造車両等を排除し、自動車の安全運行を確保するため、関係機関の支援及び自動車関係団体の協力のもとに「不正改造車を排除する運動」を展開し、広報活動の推進、関係者への指導、街頭検査等を強化することにより、不正改造防止について、自動車ユーザー及び自動車関係事業者等の認識を高める。

(2) 自転車の安全性の確保

自転車の安全な利用を確保し、自転車事故の防止を図るため、駆動補助機付自転車（人の力を補うため原動機を用いるもの）及び普通自転車に係る型式認定制度を活用する。また、自転車利用者に対し、定期的に自転車安全整備店において点検整備を受ける気運を醸成するとともに、自転車事故による被害者の救済に資するため各種保険の普及に努める。

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器材の普及促進を図り、自転車の被視認性の向上を図る。

6 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、死亡事故など重大事故に直結する悪質・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、事故原因の徹底究明を求める市民意識の高まり等を踏まえ、各種の交通犯罪及び交通事故事件捜査を適正かつ迅速に行うため、捜査の合理化並びに初動捜査及び科学的捜査の充実強化を図る。

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

| | |
|--------------------------------|---|
| <p>ア 一般道路における効果的な指導取締りの強化等</p> | <p>一般道路においては、歩行者及び自転車利用者の交通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おいて、交通指導取締りを効果的に推進する。</p> <p>(ア) 悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点をおいた取締りの強化等</p> <p>指導取締り体制を充実し、高齢者、障害者等の保護の観点に立った交通取締りを推進し、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悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点をおいた取締りの強化を図る。</p> <p>特に、飲酒運転については、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、運転者の周辺で飲酒運転を助長し、容認している者に対する捜査を徹底するなど、飲酒運転の根絶に向けた取組を推進する。</p> <p>(イ) 背後責任の追及</p> <p>事業活動に関してなされた過積載、過労運転等の違反については、自動車の使用者等に対する責任追及を徹底するとともに、必要に応じ自動車の使用制限命令や荷主等に対する再発防止命令を行い、また、事業者の背後責任が明らかとなった場合は、それらの者に対する指導、監督処分等を行うことにより、この種の違反の防止を図る。</p> <p>(ウ) 自転車利用者に対する指導取締りの推進</p> <p>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は、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。</p> |
| <p>イ 科学的な指導取締りの推進</p> | <p>交通事故分析システムの高度化や、速度違反自動取締装置の整備を推進するなど、交通事故実態に的確に対応した科学的かつ効率的な指導取締りを推進する。</p> |

(2) 交通事故事件その他交通犯罪の捜査体制の強化

ひき逃げ事件その他各種の交通犯罪の捜査及び交通事故事件捜査を適正かつ迅速に行うため、捜査の合理化を推進するとともに、次により要員、装備等の充実強化を図る。

| | |
|----------------------|--|
| ア 専従捜査体制の強化等 | 交通犯罪捜査及び交通事故事件捜査体制を強化するため、専従捜査員の捜査能力の一層の向上及び体制の充実に努める。 |
| イ 初動捜査体制及び科学的捜査体制の強化 | 事故処理車その他の車両、交通事故自動記録装置をはじめとする交通事故捜査支援システム等の整備を推進するとともに、交通事故事件捜査資機材等の充実強化を図る。 |

(3) 暴走族対策の強化

暴走族による各種不法事案を未然に防止し、交通秩序の確保とともに、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、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、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との関連性にかんがみ、青少年育成団体等と連携し施策を推進する。 |
| 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。 また、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推進する。 |
| ウ 暴走族に対する指導取締りの強化 | 暴走族取締りの体制及び装備資機材の充実を図るとともに、集団暴走行為、爆音暴走行為その他悪質事犯に対しては、共同危険行為等の禁止違反をはじめとする各種法令を適用して検挙及び補導を徹底し、併せて解散指導を積極的に行うなど、暴走族に対する指導取締りの強化を図る。 また、「不正改造車を排除する運動」等を通じ、街頭検査において不法改造車両の取締りを行うとともに、不正改造車両等の押収のほか、司法当局に没収（没取）措置を働き掛けるなど暴走族と車両の分離を図り、不正改造等暴走行為を助長する行為に対しても背後責任の追及を行う。 さらに、不正改造行為に関する情報収集を徹底するとともに、関係機関と連携して、不正改造を敢行する業者に対する取締りを強化するなど根源的な対策を講じる。 |
| エ 暴走族関係事犯者の再犯防止 | 暴走族関係事犯の捜査に当たっては、グループの解体や暴走族グループから構成員を離脱させるなど暴走族関係事犯者の再犯 |

| | |
|--------------|---|
| | <p>防止に努めるとともに、暴力団とかかわりのある者については、暴力団から離脱するよう指導を徹底する。</p> <p>保護処分が付された暴走族少年については、遵法精神の醸成、家庭環境の調整、交友関係の改善指導、暴走族組織からの離脱など再犯防止に重点を置いた個別指導・教育の実施に努める。</p> <p>さらに、暴走族に対する運転免許の行政処分については、特に迅速かつ厳重に行う。</p> |
| オ 車両の不正改造の防止 | <p>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ないことがないよう、「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。</p> <p>また、自動車ユーザーだけでなく、不正改造等を行った者に対して、必要に応じて立ち入り検査を行う。</p> |

7 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、消防署等の救急関係機関相互の緊密な連携・協力関係を確保しつつ、救助・救急体制及び救急医療体制の整備を図る。特に、救急現場又は搬送途上において、一刻も早い救急医療、応急処置等を実施するための体制整備を図るほか、事故現場からの緊急通報体制の整備やバイスタンダー（現場に居合わせた人）による応急手当の普及等を促進する。

(1) 救助・救急体制の整備

| | |
|-------------------------|--|
| ア 救助体制の整備・拡充 | <p>交通事故に起因する救助活動の増大及び事故の種類・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。</p> |
| イ 大事故への対応 | <p>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及び災害派遣医療チーム（DMAT）の活用等、救助・集団救急体制の整備・拡充を促進する。</p> |
| ウ 心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動の促進 | <p>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、普及啓発活動を促進する。</p> <p>消防署、保健所等の関係機関においては、心肺蘇生法に関する基準等の応急手当の知識・実技の普及を図るため、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。</p> <p>また、応急手当指導者の養成を強力に行っていくほか、救急要請受信時における応急手当の指導を推進する。さらに、自動車教</p> |

| | |
|-------------------------|--|
| | <p>習所における教習及び取得時講習、更新時講習等において応急救護処置に関する知識の普及に努めるほか、交通安全の指導に携わる者、安全運転管理者等及び交通事故現場に遭遇する可能性の高い業務用自動車運転者等に対しても広く知識の普及に努める。</p> <p>加えて、中学校、高等学校の保健体育において止血法や包帯法、心肺そ生法等の応急手当について指導の充実を図るとともに、心肺そ生法の実習や自動体外式除細動器の知識の普及を含む各種講習会の開催により教員の指導力の向上を図る。</p> |
| エ 救急救命士の養成・配置等の促進 | <p>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、大隅肝属地区消防組合において救急救命士の計画的な養成を図るとともに、研修の充実に努める。</p> |
| オ 救助・救急用資機材の整備の推進 | <p>救助工作車、救助資機材の整備を促進するとともに、救急救命士等がより高度な救急救命処置を行うことができるよう、高規格救急自動車、高度救命処置用資機材等の整備を促進する。また、救急指令装置、救急医療情報収集装置、救急業務用地図等検索装置を一体化した消防緊急通信指令施設の導入を促進する。</p> |
| カ 消防・防災ヘリコプターによる救急業務の推進 | <p>救急業務において、事故の状況把握、負傷者の救急搬送に有効であるヘリコプターの活用を推進する。</p> <p>平成23年12月から県のドクターヘリが暫定運行</p> |
| キ 救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実 | <p>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、教育訓練の充実に努める。</p> |
| ク 現場急行システムの整備 | <p>緊急車両が現場に到着するまでのレスポンスタイムの縮減及び緊急走行時の交通事故防止のため、緊急車両優先の信号制御を行う現場急行支援システム（FAST）の整備を推進する。</p> |
| ケ 緊急通報システムの整備 | <p>交通事故等緊急事態発生時における負傷者の早期救出及び事故処理の迅速化のため、GPS技術を活用し、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を通報することで、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）の普及を図る。</p> |

(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、初期及び二次救急医療機関と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・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、消防署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。

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。

8 被害者支援の推進

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する。
また、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) 自動車損害賠償保障制度の充実等

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

また、自賠責保険（自賠責共済）の期限切れ、掛け忘れ等への注意を広報活動等を通じて広く市民に周知するとともに、街頭における指導取締まり、無保険（無共済）車両の運行の防止を徹底する。

(2) 損害賠償の請求についての援助等

| | |
|--------------------------|--|
| <p>ア 交通事故相談活動の推進</p> | <p>大隅地域振興局に設置された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。</p> <p>交通事故相談所等は、関係機関、団体等と連携し、円滑かつ適正な相談活動を推進する。</p> <p>また、交通事故相談所等において各種の広報を行うほか、県及び市のホームページや広報誌の積極的な活用等により交通事故相談活動の周知徹底を図り、交通事故当事者に対し、広く相談の機会を提供する。</p> |
| <p>イ 損害賠償請求の援助活動等の強化</p> | <p>警察においては、交通事故被害者に対する適正かつ迅速な支援として、救済制度の教示や交通事故相談活動を積極的に推進する。</p> <p>また、法務局と連携し、人権擁護委員による人権相談の一環として交通事故に関する相談を積極的に取り扱う。</p> |

(3) 交通事故被害者支援の充実強化

| | |
|-------------------------------|--|
| <p>ア 自動車事故被害者等に対する援助措置の充実</p> | <p>被害者救済対策事業等については、今後も各事業の内容の見直しを図りつつ、社会的必要性の高い事業を充実していく。</p> <p>また、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、交通遺児育成基金の行う交通遺児育成のための基金事業及び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。</p> |
|-------------------------------|--|

| | |
|--------------------------------|---|
| <p>イ 交通災害共済事業の継続・効率化</p> | <p>交通災害共済事業については、加入者は減少傾向にあるものの、市民の1割以上の加入があることから、引き続き事業を継続していくこととし、制度の周知、加入促進の方法や事務処理の効率化等について検討を進める。</p> |
| <p>ウ 交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進</p> | <p>交通事故被害者等の支援の充実を図るため、自助グループの活動等に対する支援をはじめとした施策を推進する。</p> <p>交通事故被害者等の心情に配慮した相談業務を、警察の交通課、交通安全活動推進センター、検察庁の被害者支援員等により推進するとともに、関係機関相互の連携を図り、さらに、民間の犯罪被害者支援団体等との連携を図る。</p> |

9 道路交通事故原因の総合的な調査研究の充実

警察において、道路交通事故の再発を防止するために実施している交通事故多発地点の合同現場診断や死亡事故合同現場診断の充実を図り、道路交通事故原因の調査・分析に基づく効果的な事故防止対策を推進する。さらに、官民の保有する交通事故調査・分析に係る情報を市民に対して積極的に提供することにより、交通安全に対する市民の意識の高揚を図る。

第5章 計画の推進

1 推進体制

交通事故のない社会を実現するため、鹿屋市交通安全対策会議を中心として、国の関係行政機関、県、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 交通安全運動主体

本市の交通安全に関わる機関、団体が相互に連携し、交通安全運動を市民の主体的な運動として構築していくため、多様な主体が参加する鹿屋市交通安全運動推進協議会を設置し、本計画及び鹿屋市交通安全対策会議の方針のもと、各期の交通安全運動を中心に積極的な活動を展開する。

3 施策の進行管理

本計画に掲げる目標を着実に達成していくため、各機関が実施する施策・事業を取りまとめた、実施計画を毎年度策定し、計画及びその実施結果を鹿屋市ホームページ等で公表するとともに、鹿屋市交通安全対策会議において、実施結果を検証し、翌年度の施策・事業に反映していくこととする。

鹿屋市交通安全対策会議条例(平成18年1月1日条例第23号)

(設置)

第1条 交通安全対策基本法(昭和45年法律第110号)第18条第1項の規定に基づき、鹿屋市交通安全対策会議(以下「会議」という。)を設置する。

(所掌事務)

第2条 会議は、次に掲げる事務を所掌する。

- (1) 鹿屋市交通安全計画を作成し、及びその実施を推進すること。
- (2) 前号に掲げるもののほか、市の区域における陸上交通の安全に関する総合的な施策の企画に関して審議し、及びその施策の実施を推進すること。

(組織)

第3条 会議は、会長及び委員15人以内で組織する。

- 2 会長は、市長をもって充てる。
- 3 会長は、会務を総理する。
- 4 会長に事故があるときは、会長があらかじめ指名する委員がその職務を代理する。
- 5 委員は、次に掲げる者のうちから市長が委嘱又は指名する。
 - (1) 国の関係地方行政機関の職員
 - (2) 鹿児島県の知事の部内の職員
 - (3) 大隅教育事務所長
 - (4) 鹿児島県警察の警察官
 - (5) 市長の部内の職員
 - (6) 鹿屋市教育長
 - (7) 大隅肝属地区消防組合消防長
- 6 委員は、非常勤とする。

(特別委員)

第4条 会議に特別の事項を審議させるため必要があるときは、特別委員を置くことができる。

- 2 特別委員は、西日本高速道路株式会社その他の陸上交通に関する事業を営む公共的機関の職員のうちから市長が委嘱する。
- 3 特別委員は、当該特別の事項に関する審議が終了したときは、解任されるものとする。
- 4 特別委員は、非常勤とする。

(企画員)

第5条 会議に企画員30人以内を置くことができる。

- 2 企画員は、国の関係地方行政機関の職員、県の職員、市の職員、消防組合の職員及び交通安全に関する団体の職員のうちから市長が委嘱又は任命する。
- 3 企画員は、会長の命を受け、交通安全対策上必要な事項の企画立案及び調査研究を行うものとする。
- 4 企画員は、非常勤とする。

(事務局)

第6条 会議の事務を処理させるため、市民環境部市民課に事務局を置く。

(委任)

第7条 この条例に定めるもののほか、会議の議事その他会議の運営について必要な事項は、会長が会議に諮って定める。

附 則

- 1 この条例は、平成18年1月1日から施行する。

鹿屋市交通安全対策会議委員

| | | |
|-----------------|-------|----|
| 鹿屋市長 | 嶋田 芳博 | 会長 |
| 国土交通省大隅河川国道事務所長 | 國友 優 | |
| 鹿児島県大隅地域振興局長 | 田中 和彦 | |
| 鹿児島県大隅教育事務所長 | 北園 博之 | |
| 鹿児島県鹿屋警察署長 | 内匠 金利 | |
| 鹿屋市教育長 | 宮下 昭廣 | |
| 鹿屋市建設部長 | 神田 郁哉 | |
| 鹿屋市保健福祉部長 | 徳留 浩二 | |
| 鹿屋市市民環境部長 | 石神 晃二 | |
| 大隅肝属地区消防組合消防長 | 山元 耕一 | |

鹿屋市交通安全対策会議企画員

| | |
|----------------------|--------|
| 鹿屋市市民環境部長 | 石神 晃二 |
| 国土交通省大隅河川国道事務所道路管理課長 | 上谷 文夫 |
| 大隅地域振興局総務企画課長 | 茄子田 悦郎 |
| 大隅地域振興局土木建築課長 | 井上 省平 |
| 大隅教育事務所指導課長 | 深川 光博 |
| 鹿屋警察署交通課長 | 吉井 和幸 |
| 大隅肝属地区消防組合中央消防署長 | 谷口 義昭 |
| 鹿屋交通安全協会事務局長 | 田島 啓作 |
| 鹿屋市教育委員会学校教育課長 | 木佐貫 祥一 |
| 鹿屋市道路建設課長 | 福元 誠 |
| 鹿屋市子育て支援課長 | 脇村 和郎 |
| 鹿屋市高齢福祉課長 | 東 陽一 |
| 鹿屋市市民課長 | 郷原 信一 |

第9次鹿屋市交通安全計画

平成23年8月

発行：鹿屋市交通安全対策会議

(事務局：鹿屋市市民環境部市民課)

〒890-8501

鹿屋市共栄町20番1号

TEL(0994)43-2111

FAX(0994)31-1170