

薩摩川内市交通安全計画（案）

～交通事故のない社会を目指して～

（平成18年度～22年度）

薩摩川内市交通安全対策会議

ま え が き

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、合併前の各市町村において昭和46年度以降7次にわたる交通安全計画を作成し、それぞれの市町村、関係民間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。

市町村合併前後を含む過去10年間の交通事故発生件数は、平成13年をピークに減少傾向であり、傷者数についても平成12年をピークとして減少傾向となっている。

特に、平成17年は対前年比二桁の減少を記録して10年間で最小の数値となっており、これは、市、警察、関係機関、関係団体のみならず、市民を挙げた長年にわたる努力がようやく実りつつあるものと考えられる。

しかしながら、当面の「くるま社会」及び「高齢化社会」の更なる進行を考えれば、再び事故件数が増加に転じる可能性もあり、決して楽観視できない状況にある。

また、鉄道の分野においても、事故発生件数は僅少であるが、一たび交通事故が発生した場合には、多数の死傷者を伴う重大な事故となるおそれが常にある。

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、市町村及び関係民間団体、更には、市民一人一人が全力を挙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、人命尊重の理念の下に、交通安全対策全般にわたる総合的かつ長期的な施策の大綱を定め、これに基づいて諸施策を一層強力に推進していかなければならない。

この交通安全計画は、このような観点から、交通安全対策基本法第26条第1項の規定に基づき、平成18年度から22年度までの5年間に講ずべき交通安全に関する施策の大綱を定めたものである。

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

目 次

| | 頁 |
|------------------------------|----|
| 計画の基本理念 | 1 |
| 第1部 道路交通の安全 | 3 |
| 第1章 道路交通事故のない社会を目指して | 3 |
| 第2章 道路交通安全についての目標 | 3 |
| 第1節 道路交通事故の現状と今後の見通し | 3 |
| 1 道路交通事故の現状 | 3 |
| 2 道路交通事故の見通し | 4 |
| 第2節 交通安全計画における目標 | 5 |
| 第3章 道路交通安全についての対策 | 5 |
| 第1節 今後の道路交通安全対策を考える視点 | 5 |
| ◎ 最重点 | 5 |
| 1 少子高齢社会への対応 | 5 |
| ◎ 重点 | 6 |
| 1 歩行者の安全確保 | 6 |
| 2 市民自らの意識改革 | 6 |
| 第2節 講じようとする施策 | 7 |
| 1 高齢者交通安全対策の充実・強化 | 7 |
| 2 道路交通環境の整備 | 7 |
| (1) 人優先の安全・安心な歩行空間の整備 | 7 |
| ア 通学路等の歩道整備の推進 | 8 |
| イ 生活道路における交通安全対策の推進 | 8 |
| ウ バリアフリー化を始めとする歩行空間等の整備 | 8 |
| (2) 道路ネットワークの整備と規格の高い道路の利用促進 | 9 |
| ア 適切に機能分担された道路網の整備 | 9 |
| イ 改築による道路交通環境の整備 | 10 |
| (3) 交通安全施設等整備事業の推進 | 11 |
| ア 歩行者等の安全通行の確保 | 11 |
| イ 幹線道路等における交通の安全と円滑の確保 | 11 |
| (4) 効果的な交通規制の推進 | 11 |
| ア 地域の特性に応じた交通規制 | 11 |
| イ 幹線道路における交通規制 | 12 |
| ウ 高速道路における交通規制 | 12 |

| | |
|------------------------------------|----|
| (5) 地域住民等と一体となった道路交通環境の整備 | 12 |
| ア 道路交通環境整備への住民参加の促進 | 12 |
| (6) 効果的で重点的な事故対策の推進 | 12 |
| ア 事故危険箇所（事故多発地点）対策の推進 | 13 |
| イ 地域に応じた安全の確保 | 13 |
| ウ 交通事故多発地域における重点的交通規制 | 13 |
| エ 重大事故の再発防止 | 13 |
| (7) 南九州西回り自動車道の整備に向けた 事故防止対策の推進 | 13 |
| (8) 円滑・快適で安全な道路交通環境の整備 | 14 |
| ア 円滑・快適で安全な道路交通環境の整備 | 14 |
| イ 道路の使用及び占用の適正化等 | 14 |
| ウ 自転車利用環境の総合的整備 | 14 |
| (9) 総合的な駐車対策の推進 | 15 |
| ア 秩序ある駐車場の推進 | 15 |
| イ 駐車場等の整備 | 15 |
| ウ 違法駐車締め出し気運の醸成・高揚 | 15 |
| (10) 災害に備えた道路交通環境の整備 | 15 |
| ア 災害に備えた道路の整備 | 15 |
| イ 災害発生時における交通規制 | 16 |
| (11) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備 | 16 |
| ア 道路法に基づく通行の禁止又は制限 | 16 |
| イ 子供の遊び場等の確保 | 16 |
| ウ 無電柱化の推進 | 16 |
| 3 交通安全思想の普及徹底 | 16 |
| (1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進 | 17 |
| ア 幼児に対する交通安全教育 | 17 |
| イ 児童・生徒に対する交通安全教育 | 17 |
| ウ 成人に対する交通安全教育 | 18 |
| エ 高齢者に対する交通安全教育 | 19 |
| オ 障害者に対する交通安全教育 | 20 |
| (2) 効果的な交通安全教育の推進 | 20 |
| (3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進 | 20 |
| ア 交通安全運動の推進 | 20 |

| | | |
|-----|------------------------------------|----|
| イ | 自転車の安全利用の推進 | 21 |
| ウ | 後部座席等におけるシートベルト着用の推進 | 21 |
| エ | チャイルドシートの正しい着用の徹底 | 21 |
| オ | 反射材の普及促進 | 22 |
| カ | 効果的な広報の実施 | 22 |
| キ | その他の普及啓発活動の推進 | 22 |
| (4) | 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進等 | 23 |
| (5) | 市民の参加・協働の推進 | 23 |
| 4 | 安全運転の確保 | 23 |
| (1) | 運転者に対する再教育等の充実 | 23 |
| (2) | 二輪車安全運転対策の推進 | 23 |
| (3) | 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 | 23 |
| (4) | 道路交通に関する情報の充実 | 24 |
| 5 | 道路交通秩序の維持 | 24 |
| (1) | 暴走族対策の強化 | 24 |
| 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 | 24 |
| イ | 暴走行為をさせないための環境づくり | 24 |
| ウ | 車両の不正改造の防止 | 24 |
| 6 | 救助・救急活動の充実 | 24 |
| (1) | 救急体制の整備 | 25 |
| ア | 早い119番通報及び早い応急処置 | 25 |
| イ | 早い救急処置 | 25 |
| ウ | 早い医療処置 | 25 |
| (2) | 救助体制の整備 | 25 |
| ・ | 交通事故による救出訓練 | 25 |
| 7 | 被害者支援の推進 | 25 |
| (1) | 交通事故相談活動の推進 | 25 |
| (2) | 交通事故被害者支援の充実強化 | 26 |
| ・ | 自動車事故被害者等に対する援助措置の充実 | 26 |
| 第2部 | 鉄道交通・踏切道における交通の安全 | 27 |
| 第1章 | 鉄道事故・踏切事故のない社会を目指して | 27 |

| | | |
|-----|---------------------------------------|----|
| 第1節 | 鉄道事故・踏切事故の状況等 | 27 |
| 1 | 本市における鉄道の状況 | 27 |
| 2 | 近年の鉄道事故の特徴 | 27 |
| 第2節 | 交通安全計画における目標 | 27 |
| 第2章 | 鉄道交通・踏切道の安全についての対策 | 28 |
| 第1節 | 講じようとする施策 | 28 |
| 1 | 鉄道交通の安全に関する知識の普及 | 28 |
| 2 | 踏切道・踏切保安設備の整備 | 28 |
| (1) | 踏切道の立体交差化，構造の改良 及び歩行者等立体横断施設の整備の促進 | 28 |
| (2) | 踏切道の統廃合の促進 | 28 |
| (3) | その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置 | 28 |
| 3 | 救助・救急活動の充実 | 28 |

計画の基本理念

1 交通事故のない社会を目指して

我が国は、本格的な人口減少と超高齢化社会の到来というかつて経験したことのない新たな時代を迎えようとしている。本市も国・県と同様であるが、このような大きな環境変化を乗り越え、真に豊かで活力のある社会を構築していくためには、その前提として市民の安全と安心を確保していくことが極めて重要である。

その際、交通事故による被害者数は災害や犯罪等他の危険によるものと比べても圧倒的に多いことを考えると、交通安全の確保も、安全で安心な社会の実現を図って行くための重要な要素である。したがって、その重要性が認識され、様々な対策がとられてきたところであるが、依然として交通事故件数は高い水準で推移しており、更なる対策の実施が必要である。

人命尊重の理念に基づき、また交通事故がもたらす大きな社会的・経済的損失をも勘案して、究極的には交通事故のない社会を目指すべきである。言うまでもなく、交通事故のない社会は一朝一夕に実現できるものではないが、悲惨な交通事故の根絶に向けて、今、新たな一步を踏み出さなければならない。

2 人優先の交通安全思想

文明化された社会においては、弱い立場にある者への配慮や思いやりが存在しなければならない。すべての交通について、自動車に対して比較して弱い立場にある歩行者、高齢者、障害者等の交通弱者の安全を一層確保することが必要となる。このような「人優先」の交通安全思想を基本とし、あらゆる施策を推進していくべきである。

3 施策推進に当たっての基本的な考え方

本計画においては、このような観点から、計画期間内に達成すべき数値目標を設定するとともに、その実現を図るために講じるべき施策を明らかにしていくこととする。

具体的には、交通社会を構成する人間と交通環境という二つの要素について、それら相互の関連を考慮しながら、可能な限り成果目標を設定した施策を策定し、かつ、これを市民の理解と協力の下、強力に推進する。

第一に、人間に対する安全対策については、運転する人間の知識・技能の向上、交通安全意識の徹底、運転の管理の改善を図り、かつ、歩行者等の安全な移動を確保するため、歩行者等の交通安全意識の徹底、指導の強化等を

図るものとする。

また、交通社会に参加する市民一人一人が自ら交通安全に関する意識を改革していくことが極めて重要であることから、交通安全に関する教育、普及啓発活動を充実させる。

第二に、交通環境に係る安全対策としては、機能分担された道路網の整備、交通安全施設等の整備、効果的な交通規制の推進を図るものとする。また、交通環境の整備に当たっては、人優先の考えの下、人間自身の移動空間と自動車や鉄道等の交通機関との分離を図るなどにより、混合交通に起因する接触の危険を排除する施策を充実させるものとする。特に、道路交通においては、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において、歩道の整備を積極的に実施するなど、人優先の交通安全対策の更なる推進を図ることが重要である。

さらに、交通事故が発生した場合に、その被害を最小限に抑えるため、迅速な救助・救急活動の充実、負傷者の治療の充実等を図る。特に、犯罪被害者等基本法（平成16年法律第161号）の制定を踏まえ、交通安全の分野においても一層の被害者支援の充実を図るものとする。

交通事故防止のためには、国、県及び市町村、関係民間団体等が緊密な連携の下に施策を推進するとともに、市民の主体的な交通安全活動を積極的に促進することが重要であることから、国、県及び市町村の行う交通の安全に関する施策に計画段階から市民の参加できる仕組み作り、市民が主体的に行う交通安全総点検、地域におけるその特性に応じた取組等により、参加・協働型の交通安全活動を推進する。

第 1 部 道路交通の安全

第 1 章 道路交通事故のない社会を目指して

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

平成 16 年度に実施した交通安全に関する国民の意識調査（交通安全意識等に関するアンケート調査）によると、多くの人々が、道路交通事故をゼロにすべき、あるいは、大幅に減少させるべきと考えている。また、多くの人々が、交通情勢がより悪化する方向に向かっていると回答しており、死者数が減少する中で事故件数が増加していることが、このような国民意識につながっているものと推測される。

今後は、死者数の一層の減少に取り組むとともに、併せて、事故そのものの減少をも十分考慮した更に積極的な取組が必要であり、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である。

特に地方公共団体にあつては、交通安全に関する新たな仕組みづくりや方策を生み出していくなど、その果たす役割には大きなものがあり、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求められる。更に防犯や防災と併せて、地域の安全として考えていくことも、地域における取組を進める上で有効である。

第 2 章 道路交通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

過去 10 年間の（合併前市町村の集計を含む）本市における交通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) 発生件数は、平成 13 年の 801 件をピークに、その後平成 14 年は 730 件に減少し、平成 17 年は過去 10 年間の最小値の 637 件となっている。
- (2) 傷者数は、平成 12 年の 999 件をピークに、その後減少傾向に転じ、

平成17年は過去10年間の最小値の789件となっている。

- (3) 死者数は、最大12名（平成8年）、最小6名（平成10年）で、毎年10名前後を推移し、平均で9.3名となっている。
- (4) 全死傷者中の高齢者比率は最小12%から最大18%の間を推移しており、全体として微増傾向にある。
- (5) 死者中の高齢者比率は各年ばらつきがあるが、平均すると毎年4.7人で約半数（50.1%）を高齢者が占めている。また、平成16、17年の2年間では全死者中の88%が高齢者となっている。
- (6) 免許保有者数は、平成16年まで右肩上がりに増加してきたが、平成17年に初めて減少に転じている。しかし、免許人口比は漸増しており、しばらくはこの傾向が続くものと思われる。

近年、交通事故が減少している理由としては、道路交通環境の整備、交通安全思想の普及徹底、安全運転の確保、車両の安全性の確保、道路交通秩序の維持、救助・救急活動の充実等の諸対策が効果を発揮しているものと考えられる。

【参考 事故発生状況、高齢死傷者数、運転免許保有者数・高齢者人口の推移】

1 事故発生状況

| 年次 | H8 | H9 | H10 | H11 | H12 | H13 | H14 | H15 | H16 | H17 |
|-------|-----|-----|-----|-----|------|-----|-----|-----|-----|-----|
| 発生件数 | 689 | 695 | 747 | 726 | 779 | 801 | 730 | 740 | 731 | 637 |
| 傷者数 | 874 | 864 | 893 | 859 | 999 | 983 | 921 | 920 | 883 | 789 |
| 死者数 | 12 | 11 | 6 | 11 | 10 | 7 | 10 | 10 | 8 | 8 |
| 死傷者合計 | 886 | 875 | 899 | 870 | 1009 | 990 | 931 | 930 | 891 | 797 |

（県警察本部交通部交通企画課：交通事故統計分析表による）

2 高齢死傷者数

| 年次 | H8 | H9 | H10 | H11 | H12 | H13 | H14 | H15 | H16 | H17 |
|-----------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 高齢傷者数 | 113 | 114 | 104 | 131 | 134 | 129 | 146 | 139 | 157 | 121 |
| 高齢死者数 | 6 | 4 | 1 | 6 | 6 | 2 | 5 | 3 | 7 | 7 |
| 高齢死傷者合計数 | 119 | 118 | 105 | 137 | 140 | 131 | 151 | 142 | 164 | 128 |
| 死者中高齢者比率 | 50% | 36% | 17% | 55% | 60% | 29% | 50% | 30% | 88% | 88% |
| 死傷者中高齢者比率 | 13% | 13% | 12% | 16% | 14% | 13% | 16% | 15% | 18% | 16% |

（県警察本部：市町村別交通事故実態、川内警察署：交通白書等による）

3 運転免許保有者数・高齢者人口

| 年次 | H8 | H9 | H10 | H11 | H12 | H13 | H14 | H15 | H16 | H17 |
|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 人口推移 | 106496 | 106365 | 105707 | 105364 | 105464 | 105361 | 104798 | 104021 | 103412 | 102370 |
| 免許保有者 | 59831 | 60914 | 61935 | 62634 | 63313 | 64118 | 64826 | 65559 | 66150 | 66103 |
| 免許人口比 | 56% | 57% | 59% | 59% | 60% | 61% | 62% | 63% | 64% | 65% |
| 高齢者数 | 23830 | 24383 | 24975 | 25250 | 25606 | 25923 | 26277 | 26493 | 26601 | 26702 |
| 高齢者人口比 | 22% | 23% | 24% | 24% | 24% | 25% | 25% | 25% | 26% | 26% |

（人口推移は平成12年・17年は国勢調査、その外は10月1日の推計人口）

（免許人口は、毎年12月31日現在数）

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、死傷者中死亡比率の高い高齢者人口が増加することは明白である。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当事者となる事故が増加することは明らかで、道路交通にも大きな影響を与えるものと考えられる。

第2節 交通安全計画における目標

交通事故のない社会を達成することが究極の目標であるが、中期的には平成15年初めに国が設定した「10年間で交通事故死者数を半減し、世界一安全な道路交通の実現を目指す」という目標を受けて本市でもその実現を図ることとし、具体的な数値目標として、本計画の計画期間である平成22年までには、年間の死者数を6人以下（平成17年の2割削減）にすることを目指すものとする。

言うまでもなく、本計画における最優先の目標はかかる死者数の減少であるが、今後はさらに、死者数減少を始めとする交通安全対策を実施するにあたり、事故そのものの減少や死傷者数の減少にも一層積極的に取り組み、平成22年までに発生件数を年間500件以下、死傷者数を年間630人以下とすることを目指すものとする。（平成17年の2割以上削減）

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

第3章 道路交通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、道路交通事故による負傷者数が減少してきていることにかんがみると、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ったものと考えられる。このため、従来の交通安全対策を基本としつつ、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ため、今後の交通情勢等を踏まえ、特に、次のような視点を重視して対策の推進を図っていくべきである。

◎ 最重点

1 少子高齢社会への対応

本市は交通事故による死者の中で高齢者の占める割合が極めて高いこと（平成17、18年の事故死者中88%が高齢者）、また、今後においても本市の高齢化は急速に進むことを踏まえると、高齢者が安全にかつ安心して外出したり移動したりできるような交通社会の形成が必要である。その際には、高齢者が主として歩行及び自転車、電動車イス等を交通手段として利用

する場合と、自動車を運転する場合のそれぞれの特性を理解した対策を構築すべきである。特に後者については、今後、高齢運転者が大幅に増加することが予想されることから、高齢者が事故を起こさないようにするための対策を強化することが喫緊の課題である。

また、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とともに、高齢者が日常的に利用する機会の多い医療機関や福祉施設等と連携して交通安全活動を実施していくことや、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も重要である。

また、高齢化の進展と同時に考えなければならないのが少子化の進展である。安心して子どもを産み、育てることができる社会を実現するためには、子どもを事故から守る必要性が一層求められ、子どもの安全を確保する観点から、通学路等において、歩道等の歩行空間の整備を積極的に推進する必要がある。

◎ 重点

1 歩行者の安全確保

安全で安心な社会の実現を図るためには、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必要がある。

2 市民自らの意識改革

交通社会に参加するすべての市民が、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べきである。

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べきであるが、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、多くの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たり、交通安全に関する各種活動に直接かかわったりしていくなど、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。

第2節 講じようとする施策

1 高齢者交通安全対策の充実・強化

本市の高齢化率は25.7%と高水準である。また、本計画期間内における高齢者人口、高齢免許保有者数ともに更に増加することが予想されることから、高齢者が被害者となる交通事故や、高齢運転者が第1当事者となる交通事故も増加することが懸念されるため、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、以下に述べる施策の中で、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等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形成する。

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るが、今後はさらに、身近な生活道路を始めとして人優先の道路交通環境整備の強化を図っていく必要がある。

道路交通事故については、道路種別、沿道条件、道路構造、交通状況等、発生地点付近の道路交通環境が大きく影響しているものと考えられるため、高規格幹線道路から生活道路に至る適切に機能分担された安全な道路交通網の体系的整備を進め、緊急に交通の安全を確保する必要がある道路において、交通安全施設等の整備、効果的な交通規制の推進等により安全な道路交通環境を形成することとする。

交通安全施設等の整備に当たっては、事故が多発しているなど現に問題が生じている箇所に対して重点的に実施することとし、当該箇所における事故の特性や発生要因について分析を行い、その結果を踏まえて対策を立案・実施する。

道路交通の安全の確保は、道路を利用する人々の日常生活、経済・社会活動と密接に関係することから、地域住民や職業運転者等の意見を道路交通環境の整備に反映させるとともに、身近な道路の交通安全対策の立案に地域住民等が主体的に参加できる機会を充実するとともに、進捗状況、効果等について公表を行うこととする。

(1) 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挙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言えず、また、生活道路への通過交通の流入等の問題も依然とし

て深刻である。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 通学路等の歩道整備の推進

小学校、幼稚園、保育所及び児童館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。

イ 生活道路における交通安全対策の推進

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（向田・平佐地区、大小路地区の2カ所）について、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。

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し、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の対策を進めるほか、エリア内でのハンプ（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。）等を設定し、歩行者や自転車の通行を優先する区画や歩道の整備、歩行空間のバリアフリー化等を推進する。

また、あんしん歩行エリア以外の生活道路においても、警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、歩車それぞれの通行区分の明示等を進め、歩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。

ウ バリアフリー化を始めとする歩行空間等の整備

(ア) 歩行者及び自転車の交通事故が発生する危険性の高い区間等について、改築事業等による整備と併せて歩道及び自転車道等の整備を引き続き重点的に実施する。また、通過車両の進入を抑え、歩行者等の安全確保と生活環境の改善を図るため、コミュニティ道路（歩車分離を図るとともに、クランクやハンプ等自動車の走行速度を低減させる道路構造を採用することで、安全で快適な歩行空間の形成を図った道路）、歩車共存道路（歩道等の設置が困難な場合において、ハンプや狭さく等を組み合わせることにより車の速度を抑制し、歩行者の安全な通行を確保する道路）等の整備を推進するとともに、道路標識の高輝度化・大型化・可変性・自発光化、標示板の共架、設置場所の統合・改善、道路表示の高輝度化等（以下「道路標識の高輝度化等」という。）を行い、見やすく

分かりやすい道路標識・道路標示とするなど視認性の向上を図る。

- (イ) 高齢者、障害者等の自立した日常生活及び社会生活を確保するため、ユニバーサルデザイン（誰にでも使いやすい設計）の考え方にに基づき、駅、公共施設、福祉施設、病院等の周辺を中心に平坦性が確保された幅の広い歩道、バリアフリー対応型信号機（道路横断時の安全を確保する機能を付加したもの）、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とともに、改築事業等と併せた無電柱化を推進する。あわせて、信号灯器のLED化、道路標識の高輝度化等を推進する。

特に、交通バリアフリー法に基づき、重点整備地区に定められた駅の周辺地区等（JR川内駅周辺）においては、公共交通機関等のバリアフリー化と連携しつつ、各種整備が面的かつネットワークとして行われるよう配慮する。

- (2) 道路ネットワークの整備と規格の高い道路の利用促進

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とともに、他の交通機関との連携強化を図る道路整備を推進する。また、一般道路に比べて安全性が高い高規格幹線道路、地域高規格道路等の利用促進を図る。

ア 適切に機能分担された道路網の整備

- (ア) 自動車、自転車、歩行者等の異種交通を分離し、交通流の純化を促進するため、高規格幹線道路から生活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、自転車・歩行者専用道路等の整備を積極的に推進する。

- (イ) 一般道路に比較して死傷事故率が低く安全性の高い高規格幹線道路、地域高規格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。

- (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、バイパス等の整備を推進する。

- (エ) 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

- イ道路や歩車共存道路等の交通安全施設の整備等を総合的に実施する。
- (ウ) 市民のニーズに応じた効率的な輸送体系を確立し、道路混雑の解消等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、2環状8放射道路網の整備、空港へのアクセス道路（川内宮之城道路）の地域高規格化道路への格上げ、南九州西回り自動車道の整備に合わせたインターチェンジ周辺及びアクセス道路の整備等を実施する。甑島地区にあっては、藺牟田・瀬戸架橋の整備に合わせた甑島縦貫道の整備を促進する。

※2環状8放射道路網

内環状道路～中心市街地を内側で環状に取り巻く道路

外環状道路～中心市街地を外側で環状に取り巻く道路

放射道路～ 国道3号、国道3号バイパス、国道267号、主要地方道川内・郡山線、主要地方道川内・加治木線、主要地方道川内・串木野線、主要地方道京泊・大小路線、一般県道山崎・川内線

イ 改築による道路交通環境の整備

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事業を強力に推進する。

- (ア) 歩行者及び自転車利用者の安全と生活環境の改善を図るため、歩道等を設置するための既存道路の拡幅、小規模バイパスの建設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の設置など、道路交通の安全に寄与する道路の改築事業を積極的に推進する。
- (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、立体交差化等を推進する。
- (ウ) 一般道路の新設・改築に当たっては、交通安全施設についても併せて整備することとし、道路標識、中央帯、車両停車帯、道路照明、防護さく等の整備を図る。
- (エ) 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。
- (オ) 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、車両の通行を禁止又は制限したショッピングモール（買い物散歩道）等の整備を推進

する。

(カ) 甌島等の山間部にあつては、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、急勾配の改善を図る。

(キ) 交通混雑が著しい都心地区、鉄道駅周辺地区等において、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。

(ク) 歴史的街並みや史跡等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、歴史的みちすじ等の整備を体系的に推進する。

(3) 交通安全施設等整備事業の推進

特に交通の安全を確保する必要がある道路について、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 歩行者等の安全通行の確保

死傷事故発生割合の高い地区をあんしん歩行エリアとして指定の上、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、交通バリアフリー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、勾配等の改善等歩行空間のバリアフリー化を推進する。

イ 幹線道路等における交通の安全と円滑の確保

死傷事故発生率が高く、又は死傷事故が多発している交差点・単路を事故危険箇所（交通事故多発地点）として選定の上、集中的に交通安全施設等を整備し、対策実施箇所の死傷事故の抑止を図る。

(4) 効果的な交通規制の推進

道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図り、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・量の状況等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。

ア 地域の特性に応じた交通規制

主として通過交通の用に供される道路については、交通流を整序化す

るための交通規制を，また，主として地域交通の用に供される道路については，通過交通の流入を抑制するための交通規制を，さらに，主として歩行者及び自転車利用者の用に供される道路については，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。

特に，生活の場である住居系地区等においては，スクールゾーンにおける車の進入規制など歩行者等の安全の確保に重点を置いた交通規制を実施し，安全安心な歩行エリアの形成を図る。

イ 幹線道路における交通規制

幹線道路については，交通の安全と円滑化を図るため，道路の構造，交通安全施設の整備状況，交通の状況等を勘案しつつ，速度規制及び追い越しのための右側部分はみ出し通行禁止規制等について見直しを行い，その適正化を図る。

ウ 高速道路における交通規制

新規供用の高速道路については，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，異常気象等の交通障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，二次障害の防止を図る。

(5) 地域住民等と一体となった道路交通環境の整備

道路交通の安全は道路利用者の生活，経済・社会活動に密接に関係するため，対策の立案に当たって地域住民や道路利用者の意見を十分反映させる必要がある。また，地域によって道路環境や道路利用の実態及び交通の状況が異なることから，地域の実情を踏まえた道路交通環境の整備を行う。

ア 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下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。

また，交通安全対策に関して住民が計画段階から実施全般にわたり積極的に参加できるような仕組みをつくり，行政と市民の連携による交通安全対策を推進するとともに，事業の進捗状況，効果等について積極的に公表する。

(6) 効果的で重点的な事故対策の推進

特に交通の安全を確保する必要がある道路について、社会資本整備重点計画に基づき、交通安全施設等を重点的に整備することとし、安全かつ円滑・快適な交通環境の確立を図る。

ア 事故危険箇所（事故多発地点）対策の推進

死傷事故率が高く、又は死傷事故が多発している交差点・単路を指定した「事故多発地点」について、警察及び道路管理者が連携して集中的な事故防止対策を推進する。事故危険箇所においては、信号機の新設・高度化、歩車分離式信号の運用、道路標識の高輝度化等、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、夜間死亡事故に対処するため、道路照明・視線誘導標等の設置による夜間事故対策を推進する。

イ 地域に応じた安全の確保

交通の安全は、地域に根ざした課題であることにかんがみ、沿道の地域の人々のニーズや道路の利用実態、交通流の実態等を把握し、その特性に応じた道路交通環境の整備を行う。

また、冬期の安全な道路交通を確保するため、冬期積雪・凍結路面对策として適時適切な除雪や凍結防止剤散布の実施を推進する。

ウ 交通事故多発地域における重点的交通規制

交通事故の多発する地域、路線等においては、最高速度の指定、追越しのための右側部分はみ出し通行禁止等の効果的な交通規制を重点的に実施する。

エ 重大事故の再発防止

社会的に大きな影響を与える重大事故が発生した際には、速やかに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。

(7) 南九州西回り自動車道の整備にむけた事故防止対策の推進

安全で円滑な自動車交通を確保するため、高機能舗装、高視認性区画線の整備等を重点的に実施するとともに、道路構造上往復に分離されていない二車線の区間（暫定供用区間）については、対向車線へのはみ出しによる重大事故を防止するため高視認性ポストコーン（簡易分離施設）の設置、高視認性区画線の設置による簡易分離施設の視認性の向上等分離対策の強化を図る。また、逆走による事故防止のための標識や路

面標示の整備を図るとともに広報紙等による啓発を図るなど、総合的な事故防止対策を推進する。

(8) 円滑・快適で安全な道路交通環境の整備

道路を円滑・快適に利用するため、休憩場所の提供や分かりやすい道路標識等の整備を進めるほか、道路の使用及び占用の適正化を推進する。

ア 円滑・快適で安全な道路交通環境の整備

(ア) 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」などの休暇施設等の整備を積極的に推進する。

(イ) 分かりやすく使いやすい道路交通環境を整備し、安全で円滑な交通の確保を図るため、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等の整備を推進する。

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

(イ) 不法占用物件の排除等

道路交通に支障を与える不法占用物件等については、実態把握、強力な指導取締によりその排除を行い、特に違法広告物については、屋外広告物法に基づく簡易除去等を実施するなど重点的にその是正を実施する。さらに、不法占用等の防止を図るための啓発活動を沿道住民等に対して積極的に行い、道路の愛護思想の普及を図る。

(ウ) 道路の掘り返しの規制等

道路の掘り返しを行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事前に調整する。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。

ウ 自転車利用環境の総合的整備

(ア) 自転車や歩行者、自動車の交通量に応じて歩行者、自動車とも分離された自転車専用道路等、自転車が走行可能な幅の広い歩道である自転車歩行者道、路肩のカラー舗装化や縁石の設置等により自転車走行空間を整備する。

- (イ) 自転車等の駐車対策については、自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律（昭和 55 年法律第 87 号）による施策を総合的に推進し、さらに、自転車駐車場の整備とあいまって、自転車等利用者の通行の安全を確保するための計画的な交通規制を実施する。
- (ウ) 鉄道の駅周辺等における放置自転車等の問題の解決を図るため、自治体、道路管理者、警察、鉄道事業者等が適切な協力関係を保持する。また、効率的・総合的な自転車駐車場の整備を推進するとともに、地域の状況に応じ、条例の制定等による駅前広場及び道路に放置されている自転車等の整理・撤去等の推進を図る。
- (9) 総合的な駐車対策の推進
- 道路交通の安全と円滑を図り、都市機能の維持及び増進に寄与するため、交通の状況や地域の特性に応じた総合的な駐車対策を推進する。
- ア 秩序ある駐車場の推進
- より良好な駐車秩序を確立するため、時間、曜日、季節等による交通流・量の変化と、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規制の見直しを行い、駐車場の効用にも十分配慮して、個々の時間及び場所に応じたきめ細かな駐車規制を推進する。
- イ 駐車場等の整備
- 路上における無秩序な駐車を抑制し、安全かつ円滑な道路交通を確保するため、駐車規制及び違法駐車の取締りの推進と併せ、駐車場の整備と有効利用を推進するために、大規模な建築物に対しては駐車場の整備を義務付けるとともに、各種補助制度、融資制度や税制上の優遇措置等を活用した民間駐車場の整備を促進する。
- また、交通結節点等重点的に駐車場の整備を図るべき地域においては、交通安全施設等整備事業や有料融資事業（無利子貸付制度）等を活用した公共駐車場の整備を積極的に推進する。
- ウ 違法駐車締め出し気運の醸成・高揚
- 違法駐車の排除及び自動車の保管場所の確保等に関し、市民への広報・啓発活動を行うとともに、関係機関・団体との密接な連携を図り、住民の理解と協力を得ながら違法駐車締め出し気運の醸成・高揚を図る。
- (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

豪雨・豪雪，地震，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を確保するため，橋梁の耐震補強，津波浸水域を回避する高規格幹線道路等の整備，法面補強等の防災対策整備を推進する。

また，地震・津波等の災害発生時に，避難場所等となる「道の駅」について防災拠点としての活用を推進する。

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。

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，迂回指示・広報を行い，あわせて，災害の状況や交通規制等に関する情報を提供する交通情報板等の整備を推進する。

(11) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

ア 道路法に基づく通行の禁止又は制限

道路の構造を保全し，又は交通の危険を防止するため，道路の破損，欠壊又は異常気象等により交通が危険であると認められる場合及び道路に関する工事のためやむを得ないと認められる場合には，道路法（昭和 27 年法律第 180 号）に基づき，迅速かつ的確に通行の禁止又は制限を行う。

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，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，公園等の整備を推進する。

さらに，公立の小学校，中学校及び高等学校の校庭及び体育施設，社会福祉施設の園庭等の開放の促進を図る。

ウ 無電柱化の推進

安全で快適な通行空間の確保，都市景観の向上，都市災害の防止，情報通信ネットワークの信頼性の向上等の観点から無電柱化を一層推進するため，「無電柱化推進計画」に基づき，まちなかの幹線道路だけでなく，主要な非幹線道路も含めて，面的に無電柱化を推進する。

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、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とともに、普及啓発活動にあたっては、自治体、警察、学校、関係民間団体、地域社会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こととする。

(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。これらを効果的に実施するため、紙芝居や視聴覚教材等を利用したり親子で実習したりするなど、分かりやすい指導に努めるとともに、指導資料の作成、教職員の指導力の向上及び教材・教具の整備を推進する。

児童館及び児童クラブにおいては、主として幼児を対象に、遊びによる生活指導の一環として、交通安全に関する指導を推進するとともに、母親クラブ等の組織化を促進し、その活動の強化を図る。

関係機関・団体は、幼児の心身の発達や交通状況等の地域の実情を踏まえた幅広い教材・教具・情報の提供等を行うことにより、幼稚園・保育所等において行われる交通安全教育の支援を行うとともに、幼児の保護者が常に幼児の手本となって安全に道路を通行するなど、家庭において適切な指導ができるよう保護者に対する交通安全講習会等の実施に努める。

また、交通ボランティアによる幼児に対する通園時の安全な行動の指導、保護者を対象とした交通安全講習会等の開催を促進する。

イ 児童・生徒に対する交通安全教育

小学校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し、中

学・高校生に対する交通安全教育は、自転車及び二輪車の運転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。

小学校においては、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。

また、交通少年団の結成を促進し、児童自らの交通安全意識を高める。

中学校においては、学校教育活動全体を通じて、上記に加え、自動車等の特性、標識等の意味、応急手当等についても交通安全教育を実施する。

高等学校においては、上記の事柄について更に理解を深めるとともに、二輪免許取得者に対する実技指導等を含む実践的な交通安全教育の充実を図る。また、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、将来の運転者として備えておくべき安全意識を醸成するための参加・体験・実践型の交通安全教育を推進する。

これらの小・中・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、指導用参考資料等を作成・配布するとともに、交通安全教育の在り方や実践に関する調査研究、教員等を対象とした心肺蘇生法も含めた研修会、交通安全教育実践地域事業等を実施する。

また、関係機関・団体にあつては、各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児童・生徒に対する補完的な交通安全教育を推進し、交通安全活動への積極的な参加を促す。

ウ 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・回避能力の向上、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、自動車教習所が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

交通安全教育を中心として行う。

事業所においては、自主的な安全運転管理を徹底するため、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る。

また、社会人を対象とした学級・講座などにおける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推進する。

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。

エ 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行動に及ぼす影響を理解させるとともに、必要な実践的技能及び交通ルール等の知識を習得させることを目標とする。

高齢者に対する交通安全教育を推進するため、県及び市町村は、シルバーリーダー（高齢者交通安全指導員）等を対象とした参加・体験・実践型の交通安全教育を積極的に推進するとともに、自治会に対して交通安全いきいきクラブの結成を働きかける。

高齢歩行者に対しては、交通安全協会が主催する「シルバーナイトスクール」や当市の事業として警察、自動車学校と連携して行っている「高齢者交通安全いきいきスクール」への参加を積極的に呼びかけるほか、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、高齢者に対する社会教育活動・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する。電動車いすを利用する高齢者に対しては、電動車いすの販売会社等と連携して、購入時の指導・助言を徹底するとともに、随時、電動車いす講習会を開催して安全利用に向けた交通安全教育の促進に努める。

交通安全教育を受ける機会が少ない高齢者や老人クラブ未加入者に対しては、民生委員やシルバーサポート隊、交通安全母の会による家庭訪問による個別指導の他、自治会長等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、当市の事業として関係機関・団体、自動車教習所等と連携して行っている「高齢者ゆうゆうドライビングスクール」の積極的な広報に努め、高齢運転者の受講機会の拡大を図るとと

もに，更新時講習の適性検査の充実強化を図り，認知症の疑いのある運転者の把握に努めると共に，個々の運転適性に応じて運転継続の可否をよりきめ細かく判断できるようにする必要がある。

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，PTAや交通安全母の会，高齢者クラブを中心に，子ども，親の3世代が交通安全をテーマに交流する世代間交流の促進に努める。

オ 障害者に対する交通安全教育

障害者に対しては，地域における福祉活動の場を利用するなどして，交通安全教育を推進する。

(2) 効果的な交通安全教育の推進

交通安全教育を行うに当たっては，参加・体験・実践型の教育方法を積極的に活用し，受講者が安全に道路を通行するために必要な技能や知識を習得できるようにする。

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。

また，受講者の年齢や道路交通への参加の態様に応じた交通安全教育指導者の養成・確保，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

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。

交通安全運動の重点施策としては，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，二輪車・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。

また，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，市民参加型の交通安全運動の充実・発展を図る。

さらに，効果的な運動を実施するため，必要により地域の実態に応じ

た運動重点を定め、事故実態、住民のニーズ等を踏まえた実施に努めるとともに、地域に密着したきめ細かい活動が期待できる民間団体及び交通ボランティアの参加促進を図り、参加・体験・実践型の交通安全教室の開催等により、交通事故を身近なものとして意識させる交通安全活動を促進する。

イ 自転車の安全利用の推進

自転車は、本来車両であること、道路を通行する場合は、車両としてのルールを遵守するとともに交通マナーを実践しなければならないことを理解させる。

自転車乗用中の交通事故や自転車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等自転車の正しい乗り方に関する普及啓発の強化を図る。特に、自転車の歩道通行時におけるルールについての周知・徹底を図る。

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

ウ 後部座席等におけるシートベルト着用の推進

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、後部座席を含めた着用の推進を図る。（平成17年10月現在における一般道のシートベルト着用率は、運転席92.4%、助手席80.3%、後部座席8.1%（鹿児島県は96.2%、警察庁と社団法人日本自動車連盟の合同調査による。））

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

エ チャイルドシートの正しい着用の徹底

チャイルドシートの着用効果及び正しい着用方法について、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（平成17年4月現在におけるチャイルドシート使用率は、6歳未満49.1%、5歳児30.4%（なお、本県は42.0%、警察庁と社団法人日本自動車連盟の合同調査による。））。

また、本市で実施している購入助成制度や交通安全協会の実施しているレンタル制度について広報に努め、チャイルドシートを購入、利用し

やすい環境づくりを促進する。

オ 反射材の普及促進

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関係機関・団体と協力した反射材の展示会の開催等を推進する。

反射材の普及に際しては、特定の年齢層に偏ることなく全年齢層を対象とし、衣服や靴、鞆等の身の回り品への反射材の組み込みを推奨するとともに、適切な反射性能を有する製品についての情報提供に努める。

カ 効果的な広報の実施

交通安全に関する広報については、それぞれの場に応じた広報媒体を活用し、交通事故等の実態を踏まえ、日常生活に密着した具体的な内容の広報を実施することとする。特に、家庭向け広報媒体については積極的に活用し、家庭に浸透するきめ細かな広報の充実に努める。

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も積極的に行うことにより、子ども、高齢者等を交通事故から守るとともに、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、暴走運転、無謀運転、飲酒運転、違法駐車等の排除を図る。

また、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。

キ 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、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。

(イ) 薄暮の時間帯から夜間にかけて重大事故が多発する傾向にあることから、夜間の重大事故の主原因となっている最高速度違反、飲酒運転等による事故実態・危険性等を広く周知し、これら違反の防止を図る。

また、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。

(ウ) 市民が、交通事故の発生状況を認識し、交通事故防止に関する意識の啓発等を図ることができるよう、事故データ及び事故多発地点に関する

情報の提供に努める。

(4) 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進等

交通安全を目的とする民間団体については、交通安全指導者の養成等の事業及び諸行事に対する援助並びに交通安全に必要な資料の提供活動を充実するなど、その主体的な活動を促進する。また、地域団体、自動車製造・販売団体、自動車利用者団体等については、それぞれの立場に応じた交通安全活動が地域の実情に即して効果的かつ積極的に行われるよう、全国交通安全運動等の機会を利用して働き掛けを行う。

(5) 市民の参加・協働の推進

市民自らが交通安全に関する自らの意識改革を進めるため、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・協働を積極的に進める。

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の他、企業・事業所等の自主的な安全運転管理対策の推進及び自動車運送事業者等の行う運行管理の充実、交通安全労働災害の防止等を図るための取組が求められる。

(1) 運転者に対する再教育等の充実

各種講習により運転者に対する再教育が効果的に行われるよう、講習内容、講習方法の充実等に努める。

また、教育効果を高めるため実車による参加・体験・実践型の運転者教育及びその施設・資機材の充実を図る。

さらに、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。

(2) 二輪車安全運転対策の推進

取得時講習のほか、自動二輪車安全運転講習及び原付等安全講習推進に努める。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。

また、自動二輪車の二人乗りについて、参加・体験・実践型安全教育を推進する。

(3) 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、着用効果の啓発等着用推進キャンペーンを積極的に行う。

(4) 道路交通に関する情報の充実

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・予報及び津波警報・注意報並びに台風、大雨、地震、津波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。

さらに、気象、地震、津波等に関する観測施設を適切に整備・配置し、維持するとともに、防災関係機関等との間の情報の共有やITを活用した観測・監視体制の強化を図るものとする。このほか広報や講習会等を通じて気象知識の普及に努める。

5 道路交通秩序の維持

(1) 暴走族対策の強化

悪質・凶悪化する暴走族による各種不法事案を未然に防止し、交通秩序を確保するとともに、青少年の健全な育成に資するため、関係機関・団体が連携し、次の暴走族対策を強力に推進する。

ア 暴走族追放気運の高揚及び家庭、学校等における青少年の指導の充実
暴走族追放の気運を高揚させるため、家庭、学校、職場、地域等において、青少年育成団体等との連携を図りながら、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。

イ 暴走行為をさせないための環境づくり

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

ウ 車両の不正改造の防止

暴走行為を助長するような車両の不正な改造を防止するよう、また、車両の部品等が不正な改造に使用されることがないように、広報活動の推進及び企業、関係団体等に対する指導を積極的に行う。

6 救助・救急活動の充実

交通事故による負傷者の救命を図りながら、社会復帰できることを目標と

した，より高度な救命処置を施し，被害を最小限にとどめるための救急・救助体制の整備を図る。

(1) 救急体制の整備

「早い119番通報」「早い応急処置」「早い救急処置」「早い医療処置」の救命の連鎖が確実にスムーズに実施されるための環境整備に努める。

ア 早い119番通報及び早い応急処置

交通事故を目撃した市民が一刻も早く通報し，勇気をもって応急処置ができるようにするため，普通救命講習の受講率を上げる方策を講じる。

イ 早い救急処置

救急隊員による，的確な救急処置を実施できるように，日ごろから計画的なシミュレーション訓練を実施する。

また，北薩救急業務高度化協議会が実施する，救急活動事後検証の一環である症例検討会の結果を全ての救急隊員へ伝達し，より確実な救急処置の習熟に努める。

ウ 早い医療処置

医師との連携を密にしながら，負傷者をより早く医療機関へ搬送できる体制を構築する。

(2) 救助体制の整備

最新の救助資機材を駆使した救助体制を構築し，安全，確実，迅速な救助活動が実施できるような訓練を定期的実施する。

- ・ 交通事故による救出訓練

切断，展張等の資機材の取り扱いに習熟し，器材の特性を生かした訓練を定期的実施し，救助隊員の資質の向上を図る。

7 被害者支援の推進

犯罪被害者等基本法等の下，交通事故被害者等のための施策を総合的かつ計画的に推進する。

また，交通事故に関する相談を受けられる機会を充実させるとともに，交通事故の概要，捜査経過等の情報を提供し，被害者支援を積極的に推進する。

(1) 交通事故相談活動の推進

県の交通事故相談所等を活用し，地域における交通事故相談活動を推進する。

ア 交通事故相談所等における円滑かつ適正な相談活動を推進するため，

交通事故相談所等は、日弁連交通事故相談センター、交通事故紛争処理センターその他民間の犯罪被害者支援団体等の関係機関、団体等との連絡協調を図る。

イ 交通事故被害者等の心情に配慮した相談業務の推進を図るとともに、相談内容の多様化・複雑化に対処するため、研修等を通じて、相談員の資質の向上を図る。

ウ 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。

(2) 交通事故被害者支援の充実強化

・ 自動車事故被害者等に対する援助措置の充実

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。

また、交通災害共済への加入促進に加え、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県の行う高等学校等交通遺児等授業料減免事業や、交通被災者たすけあい協会の行う交通遺児の支援活動等の充実を図る。

第2部 鉄道交通・踏切道における交通の安全

第1章 鉄道事故・踏切事故のない社会を目指して

第1節 鉄道事故・踏切事故の状況等

1 本市における鉄道の状況

本市における鉄道交通は、平成16年3月に九州新幹線が一部開業したことから、同開業に伴い、並行在来線は従来のJR九州1社のみの営業から同社と肥薩おれんじ鉄道の2社により営業・管理されることとなった。今後、九州新幹線の全線開業に伴い、在来線の新たな需要も予想されるが、乗客の増加、運行本数の増加と同時に鉄道事故・踏切事故の増加が懸念される。

鉄道事故・踏切事故については、長期的には減少傾向にあり、県内の鉄道における平成17年中の運転事故は、発生件数13件、死傷者数6名となっている。踏切事故については、発生件数6件で死傷者数が2名である。

本市内においては、過去10年間で踏切事故が5件（うち2件死亡）と件数は僅少で、平成15年9月を最後に発生は無い。

2 近年の鉄道事故の特徴

近年の鉄道事故の特徴としては、踏切障害事故及び人身障害事故で鉄道運転事故の90%近くを占めている。

また、原因別で見ると、トリコ（踏切内における停車等）によるものが半数以上を占めており、また、衝撃物別では乗用車と衝撃したものが半数以上を占めている。踏切道の種類別にみると、発生件数では第1種踏切道（昼夜を通じて踏切警手が遮断機を操作している踏切道又は自動遮断機が設置されている踏切道）が最も多く発生している。

第2節 交通安全計画における目標

鉄道事故・踏切事故は、長期的には減少傾向にあるが、17年4月のJR西日本福知山線や同年12月のJR東日本羽越線の列車脱線事故を例にするまでもなく、鉄道事故・踏切事故がひとたび発生すれば、数多くの死傷者が出る大惨事となる恐れを内包していることから、各種安全対策を推進していく必要がある。

特に、踏切事故については鉄道事故の約半数を占め、まだ改良すべき踏切道がなお残されている現状であることから、踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、市民の理解と協力の下、第2章に掲げる諸施策を総合的かつ積極

的に推進することにより，平成17年度と同様に，本市における踏切事故ゼロを今後も継続していくことを目指すものとする。

第2章 鉄道交通・踏切道の安全についての対策

第1節 講じようとする施策

1 鉄道交通の安全に関する知識の普及

列車及び線路内への置石，投石等の鉄道妨害，線路内立入り等の外部要因による事故を防止するために，踏切道の安全通行や鉄道事故防止に関する知識を児童・生徒を中心とする市民に広く普及するために，学校，沿線住民等を対象として，全国交通安全運動等の機会をとらえて，これまで実施してきている脱輪等により踏切内に停止した時の脱出訓練やチラシ類の配布等による広報活動を実施する。

2 踏切道・踏切保安設備の整備

(1) 踏切道の立体交差化，構造の改良及び歩行者等立体横断施設の整備の促進

交通安全上危険な踏切等について，構造改良に取り組む。また，歩道が狭隘な踏切等における歩行者安全対策のための構造改良を強力に推進する。遮断時間が長い踏切や，主要な道路との交差にかかるもの等については，立体交差化等により，踏切道の除却を促進するとともに，道路の新設・改築及び鉄道の新線建設に当たっても，極力立体交差化を図る。

(2) 踏切道の統廃合の促進

踏切道の立体交差化，構造改良等の事業の実施に併せて，近接踏切道のうち，その利用状況，迂回路の状況等を勘案して，地域住民の通行に特に支障を及ぼさないと認められるものについて，統廃合を進めるとともに，これら近接踏切道以外の踏切道についても同様に統廃合を促進する。

(3) その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置

踏切事故は，トリコ，落輪等に起因するものが多いことにかんがみて，自動車運転者や歩行者等の踏切道通行者に対し，安全意識の向上及び踏切支障時における非常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を強化する。

3 救助・救急活動の充実

鉄道の重大事故等の発生に対して，避難活動，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・協力体制の強化を促進する。