

2 重点推進事項

(1) 交通実態等を踏まえたきめ細やかな対策の推進

これまで、総合的な交通安全対策の実施により交通事故を大幅に減少させることができたところではあるが、安全運転義務違反に起因する死亡事故は、依然として多く、近年、相対的にその割合は高くなっている。

このため、これまでの対策では抑止が困難である交通事故について、発生地域、場所、形態等を詳細な情報に基づき分析し、よりきめ細かな対策を効果的かつ効率的に実施していくことにより、当該交通事故の減少を図っていく。

また、第11次計画期間中にも様々な交通情勢の変化があり得る中で、その時々状況を的確に踏まえた取組を行う。

(2) 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、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。

このため、地域活動で中心的役割を担う人材と協働し、市民の交通安全対策への関心を高め、交通事故の発生場所や発生形態など事故特性に応じた対策を実施していくため、交通安全教室等あらゆる場を活用した交通事故情報の提供に一層努める。

また、安全な交通環境の実現のためには、交通社会の主体となる運転者、歩行者等の意識や行動を周囲・側面からサポートしていく社会システムを、それぞれの地域における交通情勢を踏まえ、行政、関係団体、市民等の協働により形成していく。

他自治体が取り組んでいる飲酒運転対策、自転車の交通安全対策などについて、本市の参考となる施策の積極的な情報収集を図っていく。

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、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、我が国の歩行中・自転車乗用中の死者数は諸外国と比べて高いことから、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こととする。

また、少子高齢化が一層進展する中で、子どもを事故から守り、高齢者や障害者等が安全にかつ安心して外出できる交通社会の形成を図る観点から、安全・安心な歩行空間が確保された人優先の道路交通環境整備の強化を図っていく。

(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いえず、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、地域の理解を得ながら、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において道路の構造を考慮して歩道を積極的に整備するなど、「人」の視点に立った交通安全対策を推進していく必要があり、特に、交通の安全を確保する必要がある道路において、歩道等の交通安全施設の整備、効果的な交通規制の推進等きめ細かな事故防止対策を実施することにより、車両の速度抑制や、自動車、自転車、歩行者等の異種交通が分離された安全な道路交通環境を形成することとする。

ア 生活道路における交通安全対策の推進

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、国、市、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。

生活道路については、歩行者・自転車利用者の安全な通行を確保するため、警察等と連携し、最高速度30キロメートル毎時の区域規制等を前提とした「ゾーン30」を整備するなどの低速度規制を実施するほか、路側帯の設置・拡幅、ゾーン規制の活用等の安全対策を推進する。

道路管理者においては、歩道の整備等により、安心して移動できる歩行空間ネットワークを整備するとともに、県公安委員会により実施され

る交通規制及び交通管制との連携を強化し、ハンプ（車道の一部を盛り上げる。）、クランク（車道をジグザグにする。）など車両速度を抑制する道路構造等により、歩行者や自転車の通行を優先する区域を形成するゾーン対策、外周幹線道路の交通を円滑化するための交差点改良やエリア進入部におけるハンプや狭さく（意図的に道路幅員を狭める。）の設置等によるエリア内への通過車両の抑制対策を実施する。

また、「ゾーン30」以外の生活道路においても、県公安委員会と道路管理者が連携し、自動車の速度の抑制、道路の形状や交差点の存在の運転者への明示、歩行者と車それぞれの通行区分の明示等を進め、歩行者と車が共存する安全で安心な道路空間を創出するための取組を推進する。

さらに、ビッグデータ（事業に役立つ知見を導出するためのデータ）の活用により潜在的な危険箇所の解消を進めるほか、交通事故の多いエリアでは、県、市、市民等が連携して効果的・効率的に対策を実施する。

イ 通学路等における交通安全の確保

警察、教育委員会、学校、PTA、道路管理者等で構成される通学路安全推進会議において、関係機関が連携して、通学路の安全確保に向けた取組を行うため、「薩摩川内市通学路安全プログラム」を策定、更新を行うとともに、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し、ハード・ソフトの両面から必要な対策を推進する。

高校、中学校に通う生徒、小学校、幼稚園、保育所や児童館等に通う児童・幼児の通行の安全を確保するため、通学路等の歩道整備等を積極的に推進するとともに、ハンプ・狭さく等の設置、路肩のカラー舗装、防護柵の設置、自転車道・自転車専用通行帯・自転車の通行位置を示した道路等の整備の拡充等の対策を推進する。

ウ 高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備

(ア) ユニバーサルデザインの考え方を基本に、高齢者や障害者等を含めて全ての人が安全に安心して参加し、活動できる社会を実現するため、駅、公共施設、福祉施設、病院等の周辺を中心に平坦性が確保された幅の広い歩道等を積極的に整備する。

このほか、歩道の段差・傾斜・勾配の改善、エスコートゾーン（横断歩道の点字ブロック）、歩行者用休憩施設、自転車駐輪場、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。

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。

- (イ) 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、警察と市が連携を図り、違法駐車車両の排除を推進する。

(2) 幹線道路における交通安全対策の推進

主要な幹線道路の整備事業においては、事故危険箇所を含め死傷事故率の高い区間や、地域の交通安全の実績を踏まえた区間を優先的に選定し、事故要因に即した効果の高い対策を立案、実施することとし、対策完了後は、対策の効果を分析・評価し、必要に応じて追加対策を行うなど、評価結果を次の新たな対策の検討に活用するといった手法を用いる。

また、市民参加・市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国の施策「事故ゼロプラン」（事故危険区間重点解消作戦）においては、市においても、国や県と協働して推進することとする。

さらに、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。加えて、一般道路に比べて安全性が高い高規格幹線道路の利用促進を図る。

ア 事故危険箇所（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各種データの活用により潜在的な危険区間等を事故危険箇所として指定し、警察及び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、事故発生の要因を十分に調査、把握し、その結果により必要な歩道等の整備、交差点改良、視距の改良、付加車線等の整備、中央帯の設置、バス路線等における停車帯の設置及び防護柵、区画線等の整備、道路照明・視線誘導標等の設置等の対策を推進する。

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、警察及び道路管

理者が連携して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 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。

エ 適切に機能分担された道路網の整備

- (ア) 高規格幹線道路から居住地域内道路に至るネットワークを体系的に整備するとともに、歩道や自転車道等の整備を積極的に推進し、歩行者、自転車、自動車等の異種交通の分離を図る。
- (イ) 一般道路に比較して、死傷事故率が低く安全性の高い高規格幹線道路等の整備や、インターチェンジの増設等による利用しやすい環境を整備し、より多くの交通量を分担させることによって道路ネットワーク全体の安全性を向上させる。
- (ウ) 通過交通と域内交通の効果的な分散により、円滑で安全な道路交通環境を確保するため、バイパス及び環状道路等の整備を推進する。
- (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を行うとともに、警察により実施される交通規制及び交通管制との連携を強化し、ハンプ・狭さく等による車両速度及び通過交通の抑制等の整備を総合的に実施する。
- (オ) 都市機能を向上させ、市民のニーズに応じた安全で効率的な交通体系を確立し、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、南九州西回り自動車道及び各インターチェンジへのアクセス道路や2環状8放射道路網の整備を促進する。甕島地区にあっては、一般県道手打蘭牟田港線（長浜～芦浜間）の未整備区間である甕島縦貫道路の整備を促進する。

※ 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 2 6 7 号、主要地方道川内・郡山線、主要地方道川内・加治木

オ 高速道路（南九州西回り自動車道）等における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、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）の対向車線へのはみ出しによる重大事故防止、逆走による事故防止について広報紙等により広報、啓発を図り、事故防止対策を推進する。

カ 改築等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等による道路交通環境の整備を推進する。

- (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、幹線道路の整備と併せた生活道路におけるハンプや狭さくの設置等によるエリア内への通過車両の抑制対策、自転車の通行を歩行者や車両と分離するための自転車道、自転車専用通行帯、自転車の通行位置を示した道路の整備等の道路交通の安全に寄与する道路の改築事業を推進する。
- (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等を推進する。
- (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。
- (エ) 商業系地区等における歩行者及び自転車利用者の安全で快適な通行空間を確保するため、交通量や通行の状況に即して、幅の広い歩道、自転車道、自転車専用通行帯等の整備を推進する。
- (オ) 甕島等の山間部にあっては、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。
- (カ) 中心市街地地区等において、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。
- (キ) 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

社会資本整備重点計画法（平成 15 年法律第 20 号）に基づき定められる社会資本整備重点計画に即して、警察と道路管理者が連携し、事故実態の調査・分析を行いつつ、次の方針により計画的かつ重点的に交通安全施設等整備事業等を推進することにより、交通環境を改善し、交通事故の防止と交通の円滑化を図る。

ア 歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進

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

また、自転車利用環境の整備、無電柱化の推進、安全上課題のある踏切の対策等による歩行者・自転車の安全な通行空間の確保を図る。

イ 幹線道路対策の推進

幹線道路では、交通事故が特定の区間に集中して発生していることから事故危険箇所など、事故の発生割合の大きい区間において重点的な交通事故対策を実施する。また、交差点改良等の交通安全施設等を整備し、死傷事故の抑止を図る。

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、警察の事故データをもとに作成されたピンマップ（管内の事故発生地点を記載した地図）等を活用し、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について、警察と協議を行った上で各種対策を推進する。

エ 道路交通環境整備への市民参加の促進

地域住民や道路利用者の主体的な参加のもとに、交通安全施設等の点検を行う交通安全総点検を積極的に推進するとともに、「標識BOX」、「信号BOX」等を活用して、道路利用者等が日常から抱いている意見を道路交通環境の整備に反映する。

オ 将来の交通流の変化を見据えた交通環境の整備

新設道路や道路改良が実施されると、交通量や交通流が大きく変化し、将来、信号機の設置など種々の交通安全施設の整備が必要となってくる場合があることから、信号柱・標識中の建柱場所や歩行者滞留スペースの確保等について、事前協議の段階から、警察と十分な調整を行い、最適な交通環境の整備を図る。

(4) 歩行者空間のユニバーサルデザイン化

高齢者や障害者等を含めて全ての人が安全に、安心して参加し活動できる社会を実現するため、駅、公共施設、福祉施設、病院等を結ぶ道路において、幅の広い歩道の整備や歩道の段差・傾斜・勾配の改善、無電柱化、視覚障害者誘導用ブロックの整備等による歩行空間の連続的・面的なユニバーサルデザイン化を積極的に推進する。また、バリアフリー化を始めとする安全・安心な歩行空間を整備する。

(5) 無電柱化の推進

安全で快適な通行空間の確保等の観点から、無電柱化の一層の推進を図るべく、関係事業者と連携し、「無電柱化の推進に関する法律」に基づく無電柱化推進計画を策定して事業を推進する。

また、幅員が著しく狭い歩道等の新設電柱の占用禁止や既設電柱の占用制限を実施するとともに、地上機器の小型化による歩行者の安全性確保等の取組により、本格的な無電柱化を推進する。

(6) 自転車利用環境の総合的整備

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

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

自転車等の駐車対策については、自転車等の駐車需要の多い地域及び今後駐車需要が著しく多くなることが予想される地域を中心に、路外・路上の自転車駐輪場の整備を推進するため、交通安全施設等整備事業、都市計画街路事業等による自転車等の駐車場整備事業を推進する。

また、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、県及び市、道路管理者、警察、鉄道事業者等が適切な協力関係を保持し、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。

(7) 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、積雪、津波等の災害が発生した場合においても、安全で安心な生活を支える道路交通の確保を図る。

信頼性の高い道路ネットワークを確保するため、地震発生時の応急活動を迅速かつ安全に実施できるよう、また、豪雨・積雪時等においても、安全・安心を確保できるよう、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、関係機関と連携すること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。

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・提供し、復旧や緊急交通路、緊急輸送路等の確保及び道路利用者等への道路交通情報の提供等に資するため、ホームページなどの情報通信技術（ＩＴ）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。

(8) 総合的な駐車対策の推進

道路交通の安全と円滑化を図り、都市機能の維持及び増進に寄与するため、交通の状況や地域の特性に応じた総合的な駐車対策を推進する。

ア 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、駐車場の整備及び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附置義務条例の制定の検討等を行うとともに、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、コンパクトなまちづくりの推進に併せて、歩行者等にとって利便性・安全性の高い、歩いて暮らせるまちづくりの実現のため、路外駐車場の適正配置や附置義務駐車施設の集約化を促進する。

イ 違法駐車を排除しようとする気運の醸成・高揚

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

(9) 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。

さらに、道路上から不法占用物件等を一掃するためには、沿道住民をはじめ道路利用者の自覚によるところが大きいことから、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、「道路ふれあい月間（毎年 8 月）」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。

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。

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、または交通の危険を防止するため、道路の破損、決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。

2 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、人間の成長過程に合わせ、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。特に、高齢社会が進展する中で、高齢者自身の交通安全意識の向上を図り、高齢者に配慮する意識を高めるための啓発指導を強化する。また、地域の見守り活動等を通じ、地域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児童、中学生及び高校生に対しては、交通社会の一員であることを考慮し、自転車運転者講習制度の施行も踏まえ、自転車利用に関する道路交通の基礎知識、交通安全意識及び交通マナーに係る教育を充実させる。

学校においては、学校保健安全法に基づき学校安全計画を策定し、児童生徒等に対する通学を含めた学校生活その他の日常生活における安全に関する指導を実施する。障害のある児童生徒に対しては、その障害の特性を踏まえ、交通安全に関する指導に配慮する。

さらに、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。

交通安全教育・普及啓発活動については、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が一体となった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

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の利用、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。

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。

関係機関・団体は、幼児の心身の発達や交通状況等の地域の実情を踏まえた幅広い教材・教具・情報の提供等を行うことにより、幼稚園・保育所及び認定こども園において行われる交通安全教育の支援を行うとともに、幼児の保護者が常に幼児の手本となって安全に道路を通行するなど、家庭において適切な指導ができるよう保護者に対する交通安全講習会等の実施に努める。また、地域の交通ボランティアにより、幼児に対する通園時の安全な行動の指導等の充実を図るため、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

小学校の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、中学校・高校の生徒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を中心に、学校教育活動全体を通じて、安全な歩行の仕方、自転車の安全な利用、乗り物の安全な利用、危険の予測と回避、交通ルールの意味及び必要性等について重点的に交通安全教育を実施する。

中学校においては、学校教育活動全体を通じて、安全な歩行の仕方、自転車の安全な利用、危険の予測と回避、自動車等の特性、標識等の意味、自転車事故における加害者の責任、応急手当等について交通安全教育を実施する。

高等学校においては、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、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、免許取得前の教育としての性格を重視した交通安全教育を行う。

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、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、交通安全教育を一層推進するほか、生徒・教職員等を対象とした心肺蘇生法（A E Dの取り扱いを含む）の実技講習会を実施する。

また、交通ボランティアによる児童・生徒に対する安全な行動の指導、その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。

さらに、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、県警の交通安全教育班「ひまわり号」や市が交通安全協会に業務委託している交通安全教育普及啓発事業といった、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。

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、運転免許の有無等により、交通行動や危険認識、交通ルール等の知識に差があることに留意しながら、加齢に伴う身体機能の変化が歩行者又は運転者としての交通行動に及ぼす影響や運転者側から見た歩行者や自転車の危険行動を理解させるとともに、自ら納得して安全な交通行動を実践することができるよう必要な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、各種教育機材を活用したシルバーリーダーや高齢運転者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、高齢者に対する社会教育活動・福祉活動のプログラムの中に交通安全教育を取り込むほか、各種の催し等の多様な機会を活用した交通安全教育を実施する。特に、法令違反別では、高齢者は高齢者以外と比較して「横断違反」の割合が高い実態を踏まえ、交通ルールの遵守を促す交通安全教育に努める。

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」や市の事業として警察、自動車学校と連携して行っている「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、電動車いすの製造メーカー等で組織される団体等と連携して、購入時における安全利用に向けた指導・助言を徹底するとともに、参加・体験・実践型の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高齢者クラブ未加入者に対しては、高齢者クラブ連合会と連携して加入の促進を図るとともに、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ほか、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、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、その自発的な受講の促進に努める。

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

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