第１２次薩摩川内市交通安全計画

～交通事故のない社会を目指して～

（令和８～１２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１１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ました。

過去１０年間の交通事故発生件数及び傷者数については平成２８年をピークにそれぞれ減少傾向となっています。

令和５年は、発生件数が初めて２００件を下回り、令和７年には過去最少の１５９件（未確定値）となるなど、この５年間で発生件数が大幅な減少となりました。

今後、人口減少に伴い、市民の車両保有台数は減少が見込まれ、車両の安全システムの更なる向上により発生件数の減少が見込まれます。

しかしながら、当面の「車社会」及び「高齢社会」の更なる進展を考えれば、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ります。

また、鉄道の分野においては、令和３年に人身事故が、令和６年には貨物列車の脱線事故がそれぞれ発生するなど、ひとたび鉄道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ります。

このような状況から、交通事故の防止は、従来にも増して、国、県、市町村及び関係民間団体、更には、市民一人ひとり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かなければなりません。

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、令和８年度から１２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ります。

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、強力に実施するものとします。

最後に、本市独自の取組である薩摩川内市民の総力をあげて交通事故をなくす市民運動「大綱心の交通安全プロジェクト」を今後も継続し、日本一交通事故が少なく、安全で交通マナーの良い薩摩川内市を目指していくこととします。

目　　次

頁

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　計画期間　1
　４　計画の基本理念　1
Ⅱ　施策の展開　2
第１部　道路交通の安全　2
　第１章　道路交通事故のない社会を目指して　3
　第２章　道路交通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　5
　　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　6
　　第１節　今後の道路交通安全対策を考える視点　6
　　１　交通事故による被害を減らすために重点的に対応すべき事項　7
　　◎　最重点　7
　　高齢者及び子どもの安全確保　7
　　◎　重点　8
　　⑴　歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上　8
　　⑵　生活道路における歩行者等の安全確保　9
　　⑶　市民自らの意識改革等による交通安全意識の高揚　10
　　２　重点推進事項　10
　　⑴　交通実態等を踏まえたきめ細やかな対策の推進　10
　　⑵　地域が一体となった交通安全対策の推進　11
　　⑶　外国人の交通安全対策の推進　11
　　⑷　特定小型原動機付自転車を始めとする小型モビリティの安全対策の推進　12
　　第２節　講じようとする施策　12
　　１　道路交通環境の整備　12
　　⑴　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　13

ア　生活道路における交通安全対策の推進　13
イ　通学路等における交通安全の確保　14
ウ　高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備　14
⑵　幹線道路における交通安全対策の推進　14
ア　事故危険箇所（事故多発地点）対策の推進　15
イ　幹線道路における交通規制　15
ウ　重大事故の再発防止　15
エ　適切に機能分担された道路網の整備　15
オ　高速自動車国道（南九州西回り自動車道）等における交通事故防止対策の推進　16
カ　道路の改築等による交通事故対策の推進　16
⑶　交通安全施設等整備事業の推進　17
ア　歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進　18
イ　幹線道路対策の推進　18
ウ　農道対策の推進　18
エ　道路交通環境整備への市民参加の促進　18
オ　将来の交通流の変化を見据えた交通環境の整備　18
⑷　歩行者空間のユニバーサルデザイン化　19
⑸　無電柱化の推進　19
⑹　自転車利用環境の総合的整備　19
⑺　災害に備えた道路交通環境の整備　20
ア　災害に備えた道路の整備　20
イ　災害発生時における交通規制　20
ウ　災害発生時における情報提供の充実　20
⑻　総合的な駐車対策の推進　20
ア　駐車場等の整備　21
イ　違法駐車を排除しようとする気運の醸成・高揚　21
⑼　交通安全に寄与する道路交通環境の整備　21
ア　道路の使用及び占用の適正化等　21
イ　子どもの遊び場等の確保　22
ウ　道路法に基づく通行の禁止又は制限　22
２　交通安全思想の普及徹底　22
⑴　段階的かつ体系的な交通安全教育の推進　23
ア　幼児に対する交通安全教育　23

イ　児童・生徒に対する交通安全教育　24
ウ　成人に対する交通安全教育　25
エ　高齢者に対する交通安全教育　25
オ　障害者に対する交通安全教育　27
カ　外国人に対する交通安全教育　27
⑵　効果的な交通安全教育の推進　27
⑶　交通安全に関する普及啓発活動の推進　27
ア　交通安全運動の推進　27
イ　歩行者の安全確保　28
ウ　自転車の安全利用の推進　29
エ　自動車（二輪車を含む。）の安全運転の推進　30
オ　新しい小型モビリティの安全対策　32
カ　反射材用品の普及促進　32
キ　効果的な広報の実施　33
ク　その他の普及啓発活動の推進　33
⑷　交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進　34
⑸　地域における交通安全活動への参加・協働の推進　34
３　安全運転の確保　34
⑴　運転者教育等の充実　35
⑵　二輪車安全運転対策の推進　35
⑶　高齢運転者対策の充実　35
ア　高齢運転者標識（高齢者マーク）の活用　35
イ　免許自主返納制度の推進　35
⑷　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　35
⑸　交通労働災害の防止等　36
⑹　道路交通に関する情報の充実　36
４　車両の安全性の確保　36
⑴　安全運転サポート車の普及啓発活動の促進　36
⑵　自転車の安全性の確保　36
５　道路交通秩序の維持　37
⑴　暴走族対策の強化　37
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　37

イ　暴走行為阻止のための環境整備　37
ウ　車両の不正改造の防止　37
6　救助・救急活動の充実　37
⑴　救助・救急体制の整備　37
ア　救助体制の整備・拡充　37
イ　多数傷者発生時における救助・救急体制の充実　38
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促進　38
エ　救急救命士の養成・配置等の促進　38
オ　メディカルコントロール体制の充実　38
カ　救助・救急用資機材の整備の推進　39
キ　救急医療用ヘリコプター（ドクターヘリ）、消防・防災ヘリコプターによる救急業務の推進　39
ク　救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実　39
ケ　高速自動車国道等における救急業務実施体制の整備　39
⑵　救急医療体制の整備　39
⑶　救急関係機関の協力関係の確保等　40
7　被害者支援の充実と推進　40
⑴　交通事故相談活動の推進　40
⑵　交通事故被害者支援の充実強化　40
ア　自動車事故被害者等に対する支援制度の広報　40
イ　交通災害共済の推進　40
8　交通事故分析の高度化　40
第２部　鉄道交通・踏切道における交通の安全　42
第１章　鉄道事故・踏切事故のない社会を目指して　43
第１節　鉄道事故・踏切事故の状況等　43
1　鉄道事故・踏切事故の状況　43
2　近年の鉄道事故・踏切事故の特徴　43
第２節　交通安全計画における目標　43
第２章　鉄道交通・踏切道の安全についての対策　44
第１節　講じようとする施策　44
1　鉄道交通の安全に関する知識の普及　44
2　踏切道・踏切保安設備の整備　44
⑴　踏切道の構造改良の促進等　44

⑵　踏切道の統廃合の促進　45
⑶　その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置　45
3　救助・救急活動の充実　45

Ⅰ　計画の基本事項

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、令和３年から令和７年を計画期間とする第１１次交通安全計画を策定し、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。

その結果、道路交通事故による死者数は、増減を繰返しながらも着実に減少してきたが、未だ死者数０人を達成した年はない。

また、鉄道（軌道を含む。以下同じ。）の分野においても鉄道交通の事故件数は減少しているが、大量・高速輸送システムの進展の中で、ひと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。

そこで、人命尊重の理念のもと、交通事故のない安全で安心な薩摩川内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、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２５条第１項の規定に基づき、陸上交通（道路交通、鉄道交通、踏切道における交通）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

令和８年度から１２年度までの５年間とする。

４　計画の基本理念

○　交通事故のない社会を目指して

○　人優先の交通安全思想

○　少子高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築

Ⅱ　施策の展開

第１部　道路交通の安全

１　道路交通事故のない社会を目指して（基本的考え方）

○　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。

○　道路交通事故による死者数及び命に関わり優先度が高い重傷者数の減少に取り組む。

２　道路交通の安全についての目標

⑴　年間の交通事故発生件数を１５４件以下にする。
（人の死亡又は負傷を伴う事故。以下同じ）

⑵　年間の交通事故死者数（２４時間以内）を１人以下にする。

⑶　年間の重傷者数を１５人以下にする。

３　道路交通の安全についての対策

◎　最重点　高齢者及び子どもの安全確保

◎　重　点　１　歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上
２　生活道路における歩行者等の安全確保
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　交通実態等を踏まえたきめ細やかな対策の推進

②　地域が一体となった交通安全対策の推進

③　外国人の交通安全対策の推進

④　特定小型原動機付自転車を始めとする小型モビリティの安全対策の推進

４　講じようとする８つの施策

①　道路交通環境の整備
②　交通安全思想の普及徹底
③　安全運転の確保
④　車両の安全性の確保
⑤　道路交通秩序の維持
⑥　救助・救急活動の充実
⑦　被害者支援の充実と推進
⑧　交通事故分析の高度化

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、子どもや高齢者、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。

近年の本市における交通情勢は、発生件数、傷者数ともに大幅な減少傾向であるが、死者数については増減を繰り返し、特に高齢者の交通事故死者数は、令和元年以降、１０割を占める年が５年を数えるなど、依然として高齢者が当事者となる交通死亡事故が高い割合で発生している。また、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今、一層求められている。

今後も、道路交通事故による死者数及び命に関わる優先度が高い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。

交通安全対策は、地域社会と密接な関係を有することから、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。

そのため、市においても、行政、学校、家庭、職場、団体、企業等がそれぞれの責任を持ちつつ役割分担しながら、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積極的に参加し、協働していくことが有効である。

更に、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。

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。

⑴　発生件数は、平成２８年の４２５件をピークに減少傾向が続いており、

令和７年は、過去１０年間の最小値の１５９件となっている。

⑵　傷者数も、平成２８年の５３８人をピークに減少傾向が続いている一方、重傷者率は毎年概ね１０％前後で増減を繰り返しており、令和７年は若干の増加となっている。

⑶　死者数は、最大５人（平成２９年）、最小１人（令和３、７年）と年によりばらつきがあるが、平均で２．４人となっている。

⑷　全死傷者中の高齢者比率は、最大２９％から最小１６％の間を推移しており、全体としてほぼ横ばい傾向にある。

⑸　死者中の高齢者比率は、年によりばらつきがあるが、平均で１．８人と約８割（７５．０％）を高齢者が占めている。また、高齢死者中のうち、歩行中の事故による死者は７人、車両運転中の事故による死者は１０人（残り１名は同乗中）と、車両運転中の交通事故による死亡事故が多くなっている。

⑹　本市における交通事故発生件数、傷者数は減少傾向にある一方、死者数は増減を繰り返しており、死者数の減少傾向が停滞している背景としては「高齢者人口の増加」、「シートベルト着用率等の頭打ち」を挙げることができる。特に、高齢化社会が進展していく中、今後も一層の高齢者対策が必要な状況となっている。

⑺　本市における子どもの傷者数は、年々減少傾向にあり、過去１０年間における死亡事故の発生もないが、子どもが被害者となる交通事故は、同乗中の負傷がいずれの年も半数前後で推移する等、高止まりの状況である。また、県下におけるチャイルドシート※の着用率（令和７年度）については、６８．６％（一般社団法人日本自動車連盟の調査による）となっていることから、交通事故発生時の被害軽減のためにも、チャイルドシートの使用と正しい着用を徹底していく必要がある。

　このほか、歩行中、自転車乗車中の交通事故による負傷も依然として発生していることから、引き続き、これらの抑止対策を講じていく必要がある。

※チャイルドシートには、ベビーシート、ジュニアシートを含む

薩摩川内市内の交通事故発生件数等

1　事故発生状況

年次	Ｈ２８	Ｈ２９	Ｈ３０	Ｒ１	Ｒ２	Ｒ３	Ｒ４	Ｒ５	Ｒ６	Ｒ７
発生件数	425件	348件	268件	260件	208件	207件	226件	186件	187件	159件
傷者数	538人	414人	304人	308人	231人	236人	245人	200人	196人	173人
重傷者数	46人	60人	35人	34人	31人	17人	16人	20人	20人	24人
傷者数重傷者比率	(8.6%)	(14.5%)	(11.5%)	(11.0%)	(13.4%)	(7.2%)	(6.5%)	(10.0%)	(10.2%)	(13.9%)
死者数	2人	5人	2人	4人	2人	1人	2人	2人	3人	1人
死傷者合計	540人	419人	306人	312人	233人	237人	247人	202人	199人	174人

2　高齢死傷者数

年次	Ｈ２８	Ｈ２９	Ｈ３０	Ｒ１	Ｒ２	Ｒ３	Ｒ４	Ｒ５	Ｒ６	Ｒ７
高齢傷者数	117人	81人	60人	78人	52人	68人	56人	31人	34人	34人
高齢死者数	2人	2人	1人	3人	2人	1人	2人	1人	3人	1人
高齢死傷者数合計	119人	83人	61人	81人	54人	69人	58人	32人	37人	35人
死者中高齢者比率	100%	40%	50%	75%	100%	100%	100%	50%	100%	100%
高齢死者の運転中事故比率	100%	100%	0%	67%	100%	0%	0%	100%	33%	0%
高齢死者の歩行中事故比率	0%	0%	100%	33%	0%	100%	50%	0%	67%	100%
死傷者中高齢者比率	22%	20%	20%	26%	23%	29%	23%	16%	19%	20%

3　人口

年次	Ｈ２８	Ｈ２９	Ｈ３０	Ｒ１	Ｒ２	Ｒ３	Ｒ４	Ｒ５	Ｒ６	Ｒ７
人口推移	95,496人	94,622人	93,927人	93,009人	92,403人	91,873人	91,075人	90,380人	89,427人	89,332人
高齢者数	28,778人	29,128人	29,440人	29,699人	29,697人	29,742人	29,761人	29,664人	29,538人	30,111人
高齢者人口比	30%	31%	31%	32%	32%	32%	33%	33%	33%	34%

（人口推移はＲ７以外は県統計数、Ｒ７は市の年齢別人口調書による）

4　子ども死傷者数

年次	Ｈ２８	Ｈ２９	Ｈ３０	Ｒ１	Ｒ２	Ｒ３	Ｒ４	Ｒ５	Ｒ６	Ｒ７
子ども傷者数	34人	26人	15人	11人	18人	11人	14人	11人	3人	11人
子ども死者数	0人	0人	0人	0人	0人	0人	0人	0人	0人	0人
子ども死傷者数合計	34人	26人	15人	11人	18人	11人	14人	11人	3人	11人
死傷者中同乗者事故比率	56%	58%	47%	45%	44%	36%	29%	9%	33%	9%

【出典：県警察本部交通部交通企画課～交通事故統計分析表等】

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展により、死傷者中の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が考えられる。

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、中期的には国の「令和１２年までに２４時間死者数を１，９００人以下とする」という目標を受けて、本市において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令和１２年までには、「年間の死者数を１人以下（第１１次計画の９０％端数切捨て）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、最先進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、命に関わり優先度が高い重傷者の減少や事故そのものの減少にも取り組み、令和１２年までに重傷者数を「年間１５人以下（第１１次平均の８０％）とする。」、事故発生件数を「年間１５４件以下（第１１次平均の８０％）とする。」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章に掲げる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、道路交通事故の発生件数及び道路交通事故による死者数並びに死傷者数が減少してきている状況を鑑みると、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。

また、近年、安全不確認、脇見運転、動静不注視等の安全運転義務違反に起因する死亡事故が依然として多く、相対的にその割合は高くなっている。

また、スマートフォン等の普及に伴い、歩行中や自転車乗車中の操作による危険性も指摘されている。

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。

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である。

このような観点から、①道路交通環境の整備、②交通安全思想の普及徹底、③安全運転の確保、④車両の安全性の確保、⑤道路交通秩序の維持、⑥救助・救急活動の充実、⑦被害者支援の充実と推進、⑧交通事故分析の高度化といった８つの交通安全施策を実施する。

その際、次の１及び２による視点を明確にした上で対策の推進を図っていく必要がある。

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

高齢者及び子どもの安全確保

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極めて高いこと（平成２８年、令和２、３、４、６、７年は１００％、最小でも平成２９年の４０％）、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、移動できるような交通社会の形成が必要である。

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。また、本市独自の取組である免許返納者に対するタクシーチケット交付制度を積極的に推進する。

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、ユニバーサルデザイン化された道路交通環境を形成する。

高齢者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。一方で、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。

また、我が国の少子化の進行が深刻さを増している中で、安心して子どもを生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。本市における子どもの交通死亡事故は平成２６年以降発生していないが、次代を担う子どもの安全を確保する観点から、未就学児を中心に子どもが日常的に集団で移動する経路や通学路等において、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。

併せて、子どもや高齢者に対しては、地域の交通情勢に応じた交通安全教育等の対策を講じる。

◎　重点

⑴　歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上

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が、横断歩道において自動車が一時停止しない等、歩行者優先の徹底は未だなされていない。

このような情勢等を踏まえ、人優先の考えのもと、子どもが、より安全・安心に歩行ができるよう、未就学児が日常的に集団で移動する経路、児童・生徒等の通学路、生活道路及び市街地の幹線道路において横断歩道の設置や適切な管理、歩道整備の推進に努め、歩行者の安全確保を図る。

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に加え、信号機のない場所で横断するときは手を上げるなど、横断する意思を明確に伝える必要性があることを含め、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、歩きスマホはしないこと等、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り、自転車利用者による自転車の交通ルールに関する理解が不十分な現状である。令和６年には道路交通法（昭和３５年法律第１０５号）が改正され、同年１１月から自転車運転中の携帯電話使用等に対する罰則が強化され、酒気帯び運転が罰則の対象とされたほか、令和８年４月から自転車に対する交通反則通告制度（いわゆる「青切符」）が適用されることとなった。これを踏まえ、官民が連携し、ライフステージに応じた交通安全教育の充実を図り、自転車の基本的なルールの周知徹底を図る必要がある。

また、ヘルメットの着用義務（高校生以上は努力義務）、自転車損害賠

償責任保険等の加入義務などについて規定したかごしま県民のための自転車の安全で適正な利用に関する条例（以下「かごしま自転車条例」という。）の広報啓発に取り組む。

更に、駆動補助機付自転車（電動アシスト自転車）の普及が進み、全国的にはその交通事故が増加していることを踏まえ、交通事故の防止を図るための、車両の特性を踏まえた交通安全教育、広報啓発を推進する。

自転車の安全利用を促進するためには、現況の道路構造を考慮しながら、歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された、安全で快適な自転車通行空間の確保を積極的に進める必要がある。

特に、生活道路や市街地の幹線道路において、自転車の通行空間の確保を進めるに当たっては、自転車交通の在り方や多様なモード間の分担の在り方を含め、エコツーリズムやまちづくり等の観点にも配慮する。

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。

加えて、通勤や配達目的の自転車利用者による交通事故の防止についての指導啓発等の対策や駆動補助機付自転車や電動車椅子等多様なモビリティの普及に伴う事故の防止についての普及啓発等の対策を推進する。

⑵　生活道路における歩行者等の安全確保

生活道路においては、高齢者、障害者、子どもを含む全ての歩行者や自転車が安全で安心して通行できる環境を確保し、交通事故を減少させていかなければならない。

生活道路の安全対策については、自動車の速度抑制を図るための道路交通環境整備を進めるほか、生活道路における安全な走行方法の普及、幹線道路を通行すべき自動車の生活道路への流入を防止するための対策等を推進していく必要がある。

また、令和８年９月から生活道路における法定速度が３０キロメートル毎時に引き下げられることから、関係機関と連携して施行準備を行うとともに、広報啓発等を実施する。

生活道路における各種対策を実施していく上では、対策着手段階からの一貫した市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。

⑶　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べきであるが、一方通行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、市民が、身近な地域や団体において、自ら具体的な目標や方針を設定し、交通安全に関する各種活動に直接かかわるなど、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みづくりが必要である。

本市においては、平成２７年から「大綱心の交通安全プロジェクト」を推進し、令和２年までに交通事故発生件数を半減させるなど大幅な減少に至ったが、今後も同プロジェクトを継続し、日本一交通事故が少なく、安全で交通マナーの良い薩摩川内市を目指すこととする。

【大綱心の交通安全プロジェクト　キャッチフレーズ】

お　「おはよう」から
お　「おやすみ」まで
つ　常に交通安全を意識して
な　無くそう「交通事故」

２　重点推進事項

⑴　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１２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、その時々の状況を的確に踏まえた取組を行う。

⑵　地域が一体となった交通安全対策の推進

少子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。

⑶　外国人の交通安全対策の推進

本市における在留外国人、訪日外国人旅行者等が近年増加しており、日本の運転免許を保有する外国人も増加している。また、全国的には外国人運転者による交通事故件数も増加しているほか、外国人による無免許運転、飲酒運転等の悪質な交通違反が伴う交通事故も発生している。さらに、バスやタクシー等の自動車運送業分野等が特定技能制度の対象とされるなど、外国人労働者の受入れ増加に伴い、外国人運転者も更に増加していくことが見込まれるため、日本の交通ルールやマナーについて理解を徹底させ、交通安全への意識変容を図るための取組を強化する必要がある。

取組を強化するに当たっては、母国との交通ルールの違い等を理解できるよう、啓発動画やリーフレット等を活用した効果的な交通安全教育や広報啓発を行うとともに、外国人労働者を雇用する使用者等による交通安全教育や安全運転管理の強化（外国人運転者の運転技術に応じた個別指導の推進）等、県・自治体、関係団体、地域社会や外国人労働者を雇用する企業といった関係者それぞれと連携した横断的なアプローチが必要となる。

加えて、外国人の歩行者や自転車、特定小型原動機付自転車等利用者に対しても、外国人運転者と同様に日本の交通ルール等について理解を促進して、交通安全への意識変容を図り、外国人が当事者となる交通事故の抑止に取り組む必要がある。

⑷　特定小型原動機付自転車を始めとする小型モビリティの安全対策の推進

特定小型原動機付自転車について、利用者による交通事故実態や違反の状況を踏まえ、関係事業者等と連携し、基本的な交通ルールの周知徹底や、交通安全教育等の交通安全対策を推進する。

ペダル付き電動バイクについては、一般原動機付自転車又は自動車に該当し、運転には運転免許を要し、ヘルメットの着用が義務とされていることに加え、ナンバープレート、方向指示器等が必要なこと等について、関係機関、販売事業者等と連携して周知徹底を図る。

このほか、電動車椅子は歩行者であることについて周知に努めるとともに、安全な利用のための交通安全教育を推進する。

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。

⑴　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、歩行者や自転車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、歩道や自転車通行空間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、歩行者、自転車、自動車が適切に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

生活道路については、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を中心とする対策である「ゾーン３０」や最高速度３０キロメートル毎時の区域規制とハンプや狭さくといった物理的デバイスを組み合わせた「ゾーン３０プラス」の整備を推進し、車両速度の抑制や通過交通の排除に重点を置いた対策を推進するほか、路側帯の設置・拡幅等の安全対策を推進する。また、自動車と歩行者の交通事故を抑止するため、令和８年９月から生活道路の法定速度が３０キロメートル毎時に引き下げられることから、広報啓発を実施する。

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、最高速度３０キロメートル毎時の区域規制とハンプ（車道の一部を盛り上げる。）や狭さく（意図的に道路幅員を狭める。）といった物理的デバイスを組み合わせた「ゾーン３０プラス」の整備を実施する。また、海外や国内の先進的なデータ分析や新技術の活用事例を収集し、得られた知見を「ゾーン３０プラス」の取組に反映することにより、生活道路における面的な交通安全対策を強化していく。

また、「ゾーン３０」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、「薩摩川内市通学路交通安全プログラム」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、放課後児童クラブ、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・自転車専用通行帯等の自転車通行空間の整備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及び必要な幅が確保された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（視覚障害者誘導用道路横断帯)、歩行者用休憩施設、自転車駐輪場、障害者用駐車マス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。

⑵　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交通事故の発生割合の大きい区間や、地域の交通安全の実績を踏まえた区間を優先的

に選定し、対策立案段階では、これまでに蓄積してきた対策効果データにより対策の有効性を確認した上で次の対策に反映する「成果を上げるマネジメント」を推進する。

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

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として国が指定した事故危険箇所を、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、警察、道路管理者が連携して速やかに事故要因を調査したうえで、交通事故対策を講じ、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、自動車等の適切な分離を図る。

(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。甑島地区にあっては、一般県道手打藺牟田港線（長浜～芦浜間）の未整備区間である甑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

オ　高速自動車国道（南九州西回り自動車道）等における交通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　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。

(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､歩行者､自転車及び自動車を適切に分離するための自転車道、自転車専用通行帯等の自転車通行空間整備等、道路交通の安全に寄与する道路の改築事業を推進する。

(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。

(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) 甑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。

⑶ 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、次の方針により重点的、効果的かつ効率的に交通安全施設等整備事業等を推進することにより、交通環境を改善し、交通事故の防止と交通の円滑化を図る。

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」・「ゾーン３０プラス」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、自転車通行空間の整備、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、特に交通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、交差点改良等を実施し、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」、「信号機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・標識柱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。

⑷　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、必要な歩道幅の確保や歩道の段差・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。

⑸　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。

⑹　自転車利用環境の総合的整備

自転車活用推進法（平成２８年法律第１１３号）及び自転車活用推進計画に基づき、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を促進するとともに、歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された自転車通行空間の計画的な整備を推進する。

また、自転車通行の安全性を向上させるため、自転車通行帯の設置区間や自転車と自動車を混在させる区間では、沿道状況に応じて、警察と連携し、駐車禁止又は駐停車禁止の規制を検討する。

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、利用状況に応じた路外・路上の自転車駐輪場等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。

併せて、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。

⑺　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通行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に対する道路交通情報の提供等に資するため、被災情報を整理できるプラットフォームを活用し、迅速かつ効率的に情報を収集・提供するなど防災ＤＸを推進する。

⑻　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。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。

郊外部からの過剰な自動車流入を抑止し、中心市街地での交通の混雑を回避するため、パークアンドライドを普及するなどの駐車場等の環境整備を促進する。

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。

⑼　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、社会資本総合整備計画等に基づき、都市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、又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、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、他の世代が高齢者の特性を理解し、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、交通社会の一員として、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。特に中高生に対して、自転車事故が最も多くなる年代となることを踏まえた基本的な交通ルールを周知徹底するとともに、ヘルメット着用促進等の交通安全教育を強化する。

学校においては、ＩＣＴ（情報通信技術）を活用した効果的な学習活動を取り入れながら、学習指導要領等に基づく関連教科、総合的な学習（探究）の時間、特別活動等、教育活動全体を通じて計画的かつ組織的に実施するよう努めるとともに、学校保健安全法（昭和３３年法律第５６号）に基づき策定する学校安全計画により、児童生徒等に対し、通学を含めた学校生活及びその他の日常生活における交通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。

また、急速な技術の進展、自動運転社会の進展、新たなモビリティ等の道路交通の変化等に応じて、新たに設けられたルールを的確に理解し、着実に守ることが重要となっており、生涯を通じた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。

また、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。

⑴　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。

市の事業として、交通安全協会に委託し幼児を対象とした交通安全教室を実施することにより、幼児期からの交通安全教育を通じて、将来にわたる交通ルール遵守の意識を醸成する。

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。

また、児童クラブにおいて遊びによる育成の一環として、交通安全に関する指導を推進する。

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、自動車等の特性、危険の予測と回避、標識等の意味、自転車事故における加害者の責任、応急手当等について交通安全教育を実施する。

高等学校においても、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、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（ＡＥＤの取い扱いを含む）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・団体にあっては、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、運転経験の有無等により、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、高齢者は他の歩行者と比較して「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、市の事業として関係機関・団体、警察、自動車学校と連携して行っている「交通安全いきいきナイトスクール」実施するとともに、反射材の活用など交通安全用品の普及に努める。

また、関係団体、交通ボランティア、医療機関・福祉施設関係者等と連携して、高齢者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。

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。

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、電動車いすが道路交通法上「歩行者」とみなされることを他の交通主体にも広く理解されるよう広報啓発に努める。

高齢運転者に対しては、市の事業として関係機関・団体、自動車学校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」を実施し、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。

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的確に対応し、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、高齢者に配意する意

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。

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、障害の程度に応じ、きめ細かい交通安全教育を推進する。

カ　外国人に対する交通安全教育

本市に居住する外国人に対し、我が国の交通ルールに関する知識の普及を図るため、薩摩川内警察署管内国際交流地域連絡協議会と連携して、外国人向け教材等を配布・活用し、交通安全教育に努める。

また、増加が見込まれる訪日外国人に対しても、外客誘致等に係る関係機関・団体と連携し、多言語によるガイドブックやウェブサイト等各種広報媒体を活用した広報啓発活動を推進する。

⑵　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、受講者の年齢や情報リテラシー（情報活用能力）、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、シミュレーター・ＶＲ等の機器の活用など、柔軟に多様な方法を活用し、着実に教育を推進するよう努める。

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

⑶　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、自転車の安全利用の推進、飲酒運転や妨害運転（いわゆる「あおり運転」）等の危険運転の根絶等、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市民に周知することにより、市民参加型の交通安全運動の充実・発展を図るとともに、関係機関・団体が連携し、運動終了後も継続的・自主的な活動が展開されるよう、事故実態、市民や交通事故被害者等のニーズ等を踏まえた実施に努める。

さらに、事後に、運動の効果を検証、評価することにより、一層効果的な運動が実施されるよう配慮する。

イ　歩行者の安全確保

(ｱ) 横断歩行者

信号機のない横断歩道での交通死亡事故では、自動車の横断歩道手前での減速が不十分なものが多いことから、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、交通安全教育を推進する。

歩行者に対しては、交通事故の原因として歩行者の法令違反（６５歳以上は車両直前の横断、６５歳未満は信号無視が最多）の割合が高いことを踏まえ、信号機に従う、横断歩道を渡るといった、基本的な交通ルールの遵守を徹底させ､信号機のないところの横断であっても、横断時に手を上げることで、運転者に横断する意思を明確に伝える必要性があることや、横断前の安全確認を徹底し、横断中も周囲の安全確認に努めるといった、歩行者自身が交通安全を守るための交通行動を促す交通安全教育を推進する。

さらに、高齢歩行者は、加齢に伴う身体機能の低下により、横断に要する時間が長く、交通事故の危険性が高まることを踏まえ、横断時の交通事故防止にかかる交通安全教育を推進するとともに、運転者に対し、高齢者の行動特性についての注意喚起に努める。

(ｲ) 反射材用品等の普及促進

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交通事故防止に効果が期待できる反射材用品等の普及を図るため、各種広報媒体を活用して積極的な広報啓発を推進するとともに、反射材用品等の視認効果、使用方法等について理解を深めるため、参加・体験・実践型の交通安全教育の実施及び関係機関・団体と協力した反射材用品等の展示会の開催を推進する。

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。また、明るい目立つ衣類等の着用に加え、衣服や靴、鞄等の身の回り品への反射材用品の組込を推奨する。

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理解させるための交通安全教育等を推進する。

令和６年１１月に施行された、自転車の「ながらスマホ」の罰則強化、酒気帯び運転の罰則対象化に関する広報啓発を推進するほか、交通事故防止のための基本的な交通ルールの理解等を徹底する取組を推進する。

また、令和８年４月から交通反則通告制度が施行されたことを踏まえ、次のとおり自転車の安全対策を強化していく。

○　自転車乗用中の交通事故防止や自転車の安全利用を促進するため、「自転車安全利用五則」を活用するなどにより、歩行者や他の車両に配慮した通行など自転車の正しい乗り方に関する普及啓発の強化を図る。

○　自転車は、歩行者と衝突した場合には加害者となる側面も有しており、交通に参加するものとしての十分な自覚・責任が求められることから、自転車利用者に歩行者優先の意識を根付かせるための交通安全教育を推進するとともに、関係事業者の協力を得つつ、自転車の点検整備や加害者になった場合への備えとして損害賠償責任保険等への加入促進等の広報啓発を推進する。

○　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検討するほか、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による被害軽減効果について理解促進に努め、全ての自転車利用者に対してヘルメットの着用を促進する。

○　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。

○　自転車運転者講習制度の適切な運用や自転車安全利用五則の広報啓発により、自転車利用者のルールに対する遵法意識を醸成する。

○　交通反則通告制度についての広報啓発を推進する。

エ　自動車（二輪車を含む。）の安全運転の推進

(ｱ) 妨害運転（あおり運転）防止に向けた広報啓発活動の推進

妨害運転（あおり運転）を防止するため、その罰則の重さを認識させるとともに、全ての自動車運転者が、思いやりと譲り合いの気持ちを持った運転を行うことが必要である。

そこで、妨害運転を受けた場合には、安全な場所に避難し、車外に出ることなく 110 番通報するなどの対応、ドライブレコーダーが被害を受けたことの認定に役立ち、かつ、被害抑止にもつながること等について、ホームページ、広報紙等の各種媒体、各種交通安全イベントや交通安全教室等の場を効果的に活用し、広報啓発活動を推進する。

(ｲ) 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とともに、関係機関・団体、事業所等が一体となった飲酒運転根絶活動等、飲酒運転根絶の機運醸成を促す取組の展開を推進する。

また、関連団体と連携してハンドルキーパー運動の普及啓発等、地域、職域等における飲酒運転根絶の取組を更に進め、「飲酒運転を絶対にしない、させない」という市民の規範意識の更なる向上を図る。

さらに、他自治体で取り組んでいる飲酒運転根絶に向けた施策等について、積極的な情報収集を図っていく。

(ｳ) 「ながらスマホ」対策の強化

自動車運転中の携帯電話使用等による交通死亡・重傷事故が増加し

ている状況に鑑み、スマートフォンの画面を注視したり、携帯電話で通話したりしながら運転する「ながらスマホ」について、道路交通法で禁止されていること及びその危険性や交通事故実態等について広報啓発を推進する。

(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求め、後部座席を含めた全ての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底を図る。

特に、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、関係機関・団体等との協力の下、衝突実験映像やシートベルトコンビンサー（模擬衝突体験車）を用いた参加・体験・実践型の交通安全教育を推進するほか、あらゆる機会・媒体を通じて全席におけるシートベルト着用徹底の啓発活動等を展開する。

(ｵ) 児童を含む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。

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。

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、販売店等と連携した保護者に対する効果的な広報啓発・指導を推進する。

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、チャイルドシート使用促進について、広報啓発に努める。

(ｶ) 二輪車乗車中のヘルメット及びプロテクターの正しい着用方法の周知徹底の推進

二輪車乗用中の死者の損傷部位は頭部が最も多く、次いで胸部となっており、二輪車運転者の被害軽減を図るため、ヘルメットの正しい着用とプロテクターの着用について、関係機関・団体と連携した広報啓発活動を推進するなど、頭部と胸部等保護の重要性について理解増進に努める。

(ｷ) 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、運転者に対し作業機を装着・けん引した状態で公道を走行する際の灯火器等を設置する交通ルールの遵守や、キャビン・フレームの装備、シートベルト等の安全装置の装着等の指導、関係機関・団体等と連携した事故防止対策の研修会や広報啓発活動などを行い、農耕車の安全利用の推進に努める。

オ　新しい小型モビリティの安全対策

(ｱ) 特定小型原動機付自転車の安全利用の推進

特定小型原動機付自転車について、時速６キロメートル毎時の速度を超えて加速することができない構造であること等の基準を満たす特例特定小型原動機付自転車が一定の要件を満たす場合にのみ歩道通行が可能であり、それ以外の場合は歩道通行が禁止されていること、車道における左側通行の徹底、信号の遵守と停止線での停止の徹底、飲酒運転の禁止といった基本的な交通ルールや自己を守るためにヘルメットの着用が効果的であることについて、関係事業者と連携して利用者に対して周知徹底を図るとともに、若い世代を中心に様々な機会を利用し、安全教育を強化する。

(ｲ) ペダル付き電動バイクの安全対策の推進

ペダル付き電動バイクについては、電動アシスト自転車ではなく、一般原動機付自転車又は自動車に該当し、道路を通行させるにはナンバープレートを取得し、車体に表示しなければならないほか、その運転には運転免許が必要であり、乗車用ヘルメットをかぶらなければならないなど、一般原動機付自転車等に適用される交通ルールを遵守する必要があることについて、関係機関・団体、販売事業者、プラットフォーム提供事業者等と連携して、周知を徹底する。

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、特に、高齢者に対しては、その普及を促進する。

また、衣服や靴、鞄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。

キ　効果的な広報の実施

交通安全に関する広報については、広報紙や防災行政無線、ホームページ、コミュニティＦＭ等の広報媒体を活用し、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、子ども、高齢者等を交通事故から守るとともに、妨害運転や飲酒運転等の悪質・危険な運転を根絶する気運の高揚を図る。

通学で自転車を利用する機会の多い中高生や特定小型原動機付自転車を利用する若い世代を中心に、ＳＮＳを活用するなどし、自転車や特定小型原動機付自転車の交通ルールについて、分かりやすく、かつ、効果のある広報啓発活動を推進する。

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、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。

ク　その他の普及啓発活動の推進

(ｱ) 高齢者の交通事故防止に関する市民の意識を高めるため、毎月１５日を「高齢者交通安全の日」として定め、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、歩行者の横断違反等による事故実態・危険性等を広く周知し、これら違反の防止を図る。

また、早朝、夕暮れ時、夜間は、車両運転者には「早めのライト点灯」「原則上向きライト点灯」「トンネルライト点灯」の３（サン）ライト運動、歩行者には「プラス１（ワン）運動」の定着を促す。

(ｳ) 統計では、交差点での出会い頭事故や前方不注視による追突事故が

多く発生していることから、これらの事故の要因となる「交差点手前での一時停止」「運転中の携帯電話機使用禁止」等の交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践について普及啓発活動を推進する。

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

⑷ 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、その主体的かつ継続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。

交通ボランティア等の高齢化が進む中、交通安全の取組を着実に次世代につないでいくよう幅広い年代の参画に努める。

⑸ 地域における交通安全活動への参加・協働の推進

交通の安全は、市民の安全意識により支えられることから、市民に留まらず、当市を訪れ、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時者意識を持つよう意識改革を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とともに、地域に根ざす住民、町内会、自治会、外国人コミュニティ、防犯協会等との連携を図る。

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はもとより、企業・事業所等の自主的な交通安全労働災害の防止等を図るための取組を推進する必要がある。

また、運転者に対して、運転者教育、安全運転管理者による指導、その他、広報啓発等により、高齢者や子どもを始めとする歩行者や自転車に対する保

護意識の向上を図る。

⑴　運転者教育等の充実

安全運転を確保するためには、運転者の能力や資質の向上を図ることが必要であることから、運転者のみならず、これから運転免許を取得しようとする者までを含めた運転者教育等の充実に努める。

また、運転者等の交通安全意識の高揚のため、交通安全協会が毎年実施している交通法令（交通事故防止）講習会に、市民が積極的に参加するように広報啓発に努める。

⑵　二輪車安全運転対策の推進

取得時講習のほか、二輪車安全運転講習及び原付等安全講習の推進に努める。また、指定自動車学校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。

⑶　高齢運転者対策の充実

ア　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。

イ　免許自主返納制度の推進

自動車等の運転に不安を有する高齢者等が運転免許証を返納しやすい環境を整備するため、運転経歴証明書制度やコミュニティバスの運賃割引制度、タクシーの料金割引制度について周知を図るとともに、運転免許証を自主返納した者に対するタクシー利用券の交付制度を通じて、高齢運転者の運転免許証の自主返納を促進する。

⑷　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

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。

⑸　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、事業所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向上・高揚等を促進する。

⑹　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。

4　車両の安全性の確保

⑴　安全運転サポート車の普及啓発活動の促進

近年、衝突被害軽減ブレーキ等の様々な先進安全技術を搭載した車両（安全運転サポート車～以下「サポカー」と呼称）の普及は、すでに交通事故件数及び死傷者数減少の一助を担っているが、先進安全技術を円滑かつ効果的に社会に導入していくためには、運転者がその機能を正確に把握して使用してもらうための対策も重要となる。

本市においても、警察や自動車学校、サポカー販売業者等と連携を図りながら、講習会を積極的に開催するなど、サポカーの過信・誤解による事故を防止するとともに、普及啓発を一層促進していく。

⑵　自転車の安全性の確保

近年、電動アシスト自転車の基準を満たさず、運転免許を要する一般原動機付自転車等に該当する車両を電動アシスト自転車として、安易に販売する事業者が見られることから、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、電動アシスト自転車及び普通自転車に係る型式認定制度の周知を徹底する。また、自転車利用者が、定期的に点検整備を受ける気運を醸成するとともに、自転車が加害者となる事故に関し、高額な賠償額となるケースもあり、こうした賠償責任を負った際の支払い原資を担保し、被害者の救済の十全を図るため、関係事業者の協力を得つつ、損害賠償責任保険等の全員加入に向けた広報啓発に取り組む。

さらに、夜間における交通事故の防止を図るため、灯火点灯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。

5　道路交通秩序の維持

⑴　暴走族対策の強化

暴走族（暴走族及び違法行為を敢行する旧車會員（暴走族風に改造した旧型の自動二輪車等を運転する者））による各種不法事案を未然に防止し、交通秩序を確保するとともに、青少年の健全な育成に資するため、関係機関・団体が連携し、次の暴走族対策を強力に推進する。

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、関係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　暴走行為阻止のための環境整備

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

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、広報活動の推進を行う。

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、また、被害を最小限にとどめるため、高速自動車国道を含めた道路上の交通事故に即応できるよう、救急医療機関等との緊密な連携・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、負傷者の救命率・救命効果の一層の向上を図る観点から、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。

⑴　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、消防応援協定に基づく要請や地元医師会等との連絡体制の整備、救助・救急訓練の実施並びに災害派遣医療チーム（ＤＭＡＴ）の連携による救助・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

バイスタンダーによる応急手当の実施により、救命率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、消防機関等が行う普通救命講習など、普及啓発活動を促進する。

このため､心肺蘇生法の応急手当の知識･実技の普及を図ることとし、指導資料の作成･配布､講習会の開催等を推進するとともに､救急の日、救急医療週間等の機会を通じて広報啓発活動を積極的に推進する。また、応急手当普及員の養成を計画的に推進していくほか、救急要請受信時において、要請者に対し、応急手当の口頭指導を徹底する。

さらに、学校においては、生徒、教職員対象の心肺蘇生法（ＡＥＤの取り扱いを含む）の実習及び各種講習会の開催により指導力・実践力の向上を図るとともに、中学校、高等学校の保健体育において止血法や包帯法、心肺蘇生法等の応急手当（ＡＥＤを含む）について指導の充実を図る。

エ　救急救命士の養成・配置等の促進

プレホスピタルケア（救急現場及び搬送途上における応急処置）の充実のため、救急救命士を計画的に配置できるようその養成を図り、救急救命士が行える気管挿管、薬剤投与及び輸液等の特定行為を円滑に実施するための講習及び実習の実施を推進する。

オ　メディカルコントロール体制の充実

医師の指示又は指導・助言の下に救急救命士を含めた救急隊員による応急処置等の質を確保するメディカルコントロール体制の充実を図る。

カ　救助・救急用資機材の整備の推進

救助工作車、救助資機材の整備を促進するとともに、救急救命士等がより高度な救急救命処置を行うことができるよう、高規格救急自動車、高度救命処置用資機材等の整備を促進する。

キ　救急医療用ヘリコプター（ドクターヘリ）、消防・防災ヘリコプターによる救急業務の推進

ヘリコプターは、事故の状況把握、負傷者の救急搬送に有効であることから、ドクターヘリとの相互補完体制を含めて、救急業務におけるヘリコプターの活用を推進する。

特に、ドクターヘリについては、要請基準に合致する傷病者に対して積極的に活用する。

ク　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。

ケ　高速自動車国道等における救急業務実施体制の整備

高速自動車国道における救急業務については、西日本高速道路株式会社（以下「高速道路株式会社」という。）が、道路交通管理業務と一元的に自主救急として処理するとともに、「消防法」（昭和２３年法律第１８６号）の規定に基づき処理すべきものについては、適切かつ効率的な人命救護を行う。

⑵　救急医療体制の整備

救急医療の確保については、救急患者の症状に応じて、軽度な患者については、夜間当番医や在宅当番医制の初期救急医療体制により、入院を必要とする重症患者については、病院群輪番制方式や共同利用型病院方式による第二次救急医療体制により、更には直ちに救命措置を必要とする重篤患者については、高度医療機関である鹿児島市立病院や鹿児島大学病院等の第三次救急医療体制により対応している。

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を推進する。

⑶　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、救急医療機関内の受入れ・連絡体制の明確化等を図る。

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。

7　被害者支援の充実と推進

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。

⑴　交通事故相談活動の推進

県の交通事故相談所等を活用すべく、市のホームページや広報紙の積極的な活用等により交通事故相談活動の周知を図り、交通事故当事者に対し広く相談の機会を提供する。

⑵　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支援制度の広報

独立行政法人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、公益財団法人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広報に努める。

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、加入を促進する。

8　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。

さらに、警察や関係機関と連携を図りながら、交通安全教育等の場を通じて、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２部　鉄道交通・踏切道における交通の安全

１　鉄道事故・踏切事故のない社会を目指して

○　ひとたび列車の衝突や脱線等が発生すると、多数の死傷者が発生するおそれがあることから、一層安全で安定した鉄道輸送を目指す。

○　踏切事故は、減少傾向にあるが、引き続き踏切事故防止対策を推進し、踏切事故のない社会を目指す。

２　鉄道交通・踏切道における交通の安全についての目標

⑴　乗客及び運転事故全体の死者数ゼロを目指す。

⑵　鉄道事故及び踏切事故ゼロを目指す。

３　鉄道交通・踏切道の安全についての対策

講じようとする３つの施策

①　鉄道交通の安全に関する知識の普及

②　踏切道、踏切保安設備の整備

③　救助・救急活動の充実

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　鉄道事故・踏切事故の状況

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。

本県の鉄道における運転事故は、近年はほぼ横ばいの傾向にあり、県の「乗客の死者数ゼロの継続と運転事故全体の死者数の減少を目指す」という目標に対し、令和３年から令和７年までの間、乗客の死亡事故は発生せず、運転事故全体については、令和４年から７年までの３年間に死亡事故ゼロを達成した。

一方、踏切事故（鉄道の運転事故のうち、踏切障害及びこれに起因する列車事故をいう。）は、増減を繰り返しながら減少している傾向にあるが、改良すべき踏切道がなお残されている現状にある。

なお、本市内においては、令和３年に歩行者が列車にはねられる死亡事故が１件発生したが、令和４年以降、人身事故の発生はない。

２　近年の鉄道事故・踏切事故の特徴

近年の運転事故のうち、人身障害事故と踏切障害事故の発生件数は高い割合で推移しており、その死者数は下げ止まりの傾向であるが、利用者等の関係する事故を防止するため、効果的な対策を講ずる。

また、踏切事故の特徴としては、踏切内に取り残されるトリコ（踏切内から自動車等が出られなくなる状態）、直前の横断、遮断機がおりているにもかかわらず踏切路内に進入しての事故等が発生している。

踏切道の種類別にみると、発生件数では第1種踏切道（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

鉄道交通の安全については、列車の衝突や脱線等がひとたび発生すれば、多

数の死傷者が発生するおそれがあることから、列車の衝突や脱線等により乗客に死者が発生するような重大な列車事故を未然に防止することが必要であり、引き続き乗客及び運転事故全体の死者数ゼロを目指すものとする。

よって、市民の理解と協力のもと、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、本市における鉄道事故及び踏切事故ゼロ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

運転事故の中でも高い割合を占める踏切障害事故と人身障害事故の多くは、利用者や踏切通行者、鉄道沿線住民等が関係するものであることから、これらの事故の防止には、鉄道事業者による安全対策に加えて、利用者等の理解と協力が必要である。このため、学校、沿線住民、道路運送事業者等を幅広く対象として、関係機関等の協力のもと、全国交通安全運動や踏切事故防止キャンペーンの実施、鉄道事業者・携帯電話業者等が一体となって、鉄道利用者にホームの「歩きスマホ」による危険性の周知や酔客に対する事故防止のための注意喚起を行うプラットホーム事故０（ゼロ）運動等において積極的に広報活動を行い、鉄道の安全に関する正しい知識を浸透させる。

また、これらの機会を捉え、駅ホーム及び踏切道における非常押ボタン等の安全設備について分かりやすい表示の整備や非常押ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図る。

２　踏切道・踏切保安設備の整備

⑴　踏切道の構造改良の促進等

主要な道路との交差にかかるもの等については、踏切道の幅員が接続する道路の幅員よりも狭いもの等について効果の高い構造の改良を促進する。

また、踏切遮断機の整備された踏切道は、踏切遮断機の整備されていない踏切道に比べて事故発生率が低いことから、踏切道の利用状況、踏切道の幅員、交通規制の実施状況等を勘案し、着実に踏切遮断機の整備を行う。

併せて、従前の踏切対策に加え、改札口の追加や踏切周辺道路の整備等、

踏切横断交通量削減のための踏切周辺対策等を推進する。

⑵　踏切道の統廃合の促進

踏切道の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、第３、第４種踏切道（第３種踏切は警報機、標示のみの踏切、第４種踏切は、標示のみの踏切）等、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。

⑶　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、直前横断、落輪等に起因するものが多いことに鑑みて、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踏切事故防止キャンペーンの推進や、広報活動等を強化する。

また、踏切道周辺の見通しを確保するため、線路近接樹木等の伐採等を行う。

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。

また、鉄道職員に対する、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を推進する。

第１２次薩摩川内市交通安全計画

令和８年１０月

発行　薩摩川内市交通安全対策会議
（事務局：薩摩川内市市民安全部防災安全課内）
〒895-8650
薩摩川内市神田町３番２２号
ＴＥＬ(0996)23-5111
ＦＡＸ(0996)20-2403
