

第 11 次
指宿市交通安全計画
〔令和3年度 ~ 令和7年度〕



指宿市交通安全対策会議

目 次

I 計画の基本的事項	1
1 計画策定の趣旨	1
2 計画の位置付け	1
3 計画期間	1
4 計画の基本理念	1
5 第10次交通安全計画の成果	1
II 施策の展開	3
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 道路交通の安全についての目標	4
第1節 道路交通事故の現状と今後の見通し	4
1 道路交通事故の推移	4
2 道路交通事故等の特徴と課題	5
(1) 高齢者の交通事故	5
(2) シートベルトの着用率	5
(3) 飲酒運転による交通事故	5
(4) 子ども、自転車の事故	5
第2節 交通安全計画における目標	6
第3章 道路交通の安全についての対策	7
第1節 今後の道路交通安全対策を考える視点	7
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 子どもと高齢者の安全確保	7
◎ 重点	8
(1) 歩行者及び自転車の安全確保	8
(2) 生活道路における安全確保	8
(3) 市民自らの意識改革等による交通安全意識の高揚	8
2 重点推進事項	8
(1) 交通実態等を踏まえたきめ細やかな対策の推進	8
(2) 地域が一体となった交通安全対策の推進	9
第2節 講じようとする施策	9
1 道路交通環境の整備	9
(1) 交通安全施設等整備事業の推進	10

(2) 自転車利用環境の総合的整備	11
(3) 災害に備えた道路交通環境の整備	11
2 交通安全思想の普及徹底	12
(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	12
(2) 交通安全に関する普及啓発活動の推進	14
(3) 地域における交通安全活動への参加・協働の推進	17
3 道路交通秩序の維持	17
4 救助・救急活動の充実	17
(1) 救助・救急体制の整備	17
(2) 救急医療体制の整備	18
(3) 救急関係機関の協力関係の確保等	18
5 被害者支援の充実と推進	18
(1) 交通事故相談活動の推進	18
(2) 交通災害共済制度の加入促進	19
第2部 鉄道交通の安全	20
第1章 踏切道における交通の安全についての対策	20
第1節 今後の踏切道における交通安全対策を 考える視点	20
第2節 講じようとする施策	20
1 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施	20
2 踏切道の統廃合の促進	20
参考	
交通安全対策基本法（抜粋）	21
指宿市交通安全対策会議条例	22

I 計画の基本的事項

第11次指宿市交通安全計画の基本的事項は、次のとおりとします。

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、昭和46年度に第1次の交通安全計画（以下「交通安全」計画）という。）を策定し、5年ごとに計画を改訂しながら、国、県をはじめ、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ました。

その結果、道路交通事故は、増減を繰り返しながらも着実に減少していますが、死者数では増減がみられ、また発生状況には特徴的なものがみられます。

また、鉄道交通の分野においては、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恐れが常にあります。

このようなことから、人命尊重の理念のもと、交通事故のない安全で安心な社会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ります。

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、陸上交通の安全に関する講ずべき施策の大綱を定めたものです。

3 計画期間

令和3年度から7年度までの5年間です。なお、各年度の具体的な事業計画については、毎年度、この計画に基づき「指宿市交通安全実施計画」を作成します。

4 計画の基本理念

「人命尊重の交通安全思想に基づく交通事故のない社会の実現」

5 第10次交通安全計画の成果

第10次交通安全計画（平成28年度～令和2年度）では、交通死亡事故ゼロを目標に、その目標達成のための施策を実施することにより事故そのものの減少や負傷者数の減少を目指すものでした。

その結果、発生件数、負傷者数とも減少傾向であったものの、死者数は各年にお

いて増減が見られました。

第10次期間中の事故状況（指宿警察署管内）（単位：人）

	H 2 8	H 2 9	H 3 0	R 1	R 2
発生件数	180	143	122	92	91
負傷者数	219	165	156	103	104
死者数	1	0	4	1	4

Ⅱ 施策の展開

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

近年の鹿児島県における交通情勢は、発生件数、死傷者数ともに減少傾向にある一方で、高齢者の交通事故死者数は18年連続で全死者数の過半数を占めるなど、依然として高い割合で推移しており、本市においても同傾向にあります。

また、全国では未就学児を始めとする子どもが関係する交通事故も依然として発生していることから、高齢化の進展への適切な対処とともに、子育てを応援する社会の実現が強く要請される中、時代のニーズに応える交通安全の取組が一層求められています。

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す。

また、交通安全対策は、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になります。その際、行政、学校、家庭、職場、団体、企業等が役割分担しながらその連携を強化し、また、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・協働していくことが有効です。

特に、生活道路については、住民の意見を十分に反映させることが必要であることから、住民に一番身近な地方公共団体である市の役割が極めて大きくなります。

さらに、地域の安全性を高めていくには、交通安全対策を防犯や防災と併せて一体的に推進していくことが重要となります。

第2章 道路交通の安全についての目標

第1節 道路交通事故の現状と今後の見通し

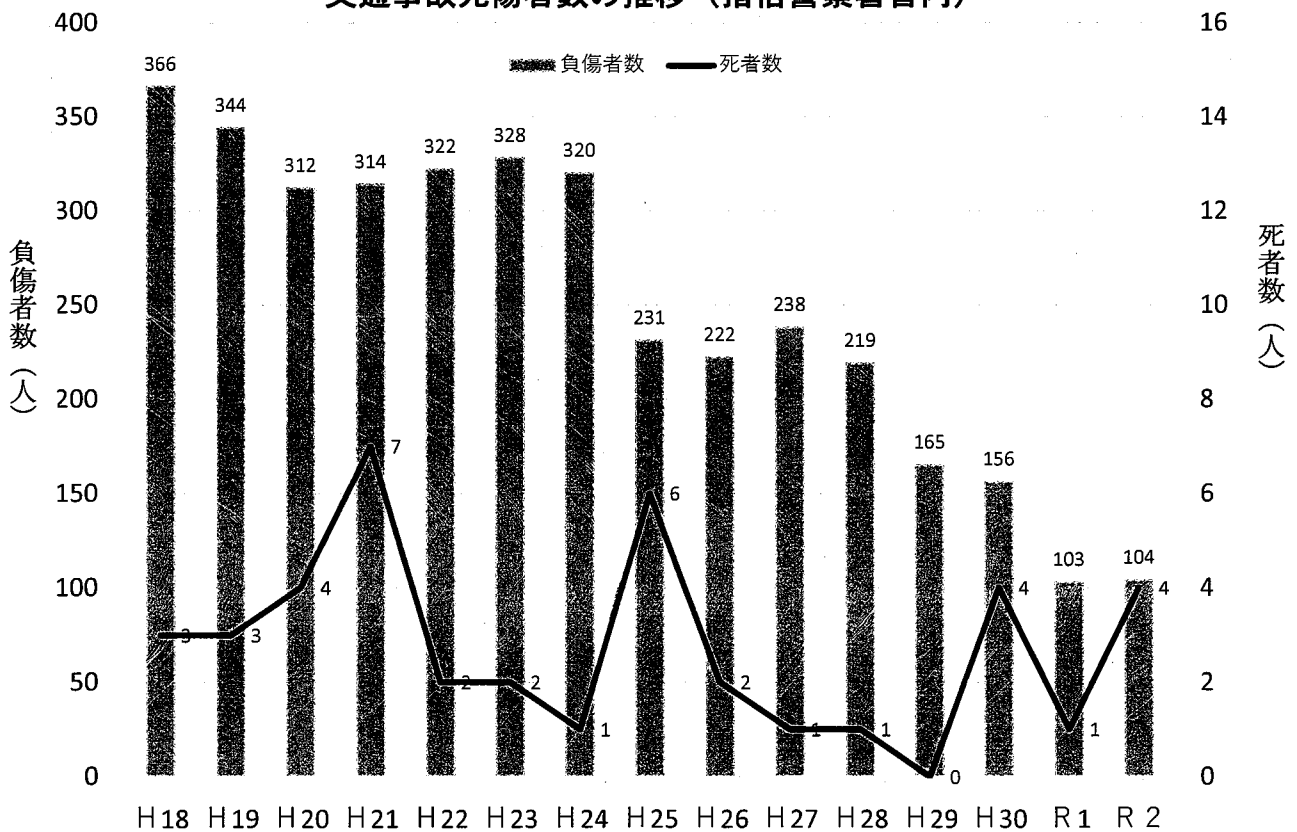
1 道路交通事故の推移

本市における交通事故発生件数は、平成18年に292件ありましたが、減少傾向で推移し、令和2年には91件まで減少しました。また、負傷者数も平成18年の366人から104人に大きく減少しています。しかしながら、死者数については、各年において増減が見られます。

管内の道路交通事故の推移（平成18年～令和2年）

	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
発生件数	292	279	242	254	270	262	246	202	171	188	180	143	122	92	91
負傷者数	366	344	312	314	322	328	320	231	222	238	219	165	156	103	104
死者数	3	3	4	7	2	2	1	6	2	1	1	0	4	1	4

交通事故死傷者数の推移（指宿警察署管内）



2 道路交通事故等の特徴と課題

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す。

(1) 高齢者の交通事故

全交通事故に占める65歳以上の高齢者の割合は過半数を超えています。さらに、令和4年からは、「団塊の世代」が75歳に達し始めるため、高齢者の安全確保は一層重要となっています。

(2) シートベルトの着用率

令和2年のシートベルト着用率（警察庁と日本自動車連盟による合同調査）は、一般道、高速道路ともに後部座席の着用率が低い結果となっています。自動車乗車中の交通事故死者を減少させるためには、交通事故発生時の被害軽減効果の高いシートベルトの着用を徹底する必要があります。

(3) 飲酒運転による交通事故

飲酒運転については、過去に発生した飲酒に起因する重大事故を契機に飲酒運転撲滅の機運が高まり、道路交通法の改正等により厳罰化、行政処分の強化が行われました。

これらにより飲酒運転事故及び飲酒運転検挙件数は大幅に減少したものの、近年においては下げ止まり傾向にあることから、飲酒運転の根絶に向けた取組を引き続き講じていく必要があります。

(4) 子ども、自転車の事故

子どもが負傷者となる交通事故は、自動車同乗中の負傷が例年最も多くなっており、チャイルドシートの着用率は平均で約7割にとどまっています。

自動車乗車中の子どもの負傷事故を減少させるためには、交通事故発生時の被害軽減効果の高い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ります。

また、自転車の事故については、当事者の9割に誤った利用（法令違反等）が認められます。自動車等に衝突された場合は被害者となる反面、歩行者等と衝突した場合は加害者となるため、それぞれの対策を講じていく必要があります。

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すが、本計画における最優先の目標は、「交通死亡事故ゼロ」であり、今後はその目標を達成するための交通安全対策を実施することにより、交通事故そのものを減少させ、もって負傷者の減少につなげていくことを目指します。

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

第3章 道路交通の安全についての対策

第1節 今後の道路交通安全対策を考える視点

本市の道路交通事故発生件数及び負傷者数は年々減少し、これまでの交通安全計画に基づき実施されてきた施策には、一定の効果があつたものと考えられます。

しかしながら、近年、安全不確認、脇見運転、動静不注意等の安全運転義務違反に起因する交通事故は依然として多く、相対的にその割合は高くなっています。また、スマートフォン等の普及に伴い、歩行中や自転車運転中の操作による危険性も指摘されています。

このため、従来の交通安全対策を基本としつつ、経済社会情勢、交通情勢の変化等に対応し、また、変化する状況の中で実際に発生した交通事故に関する情報の収集、分析を充実し、より効果的な対策への改善を図るとともに、有効性が見込まれる新規施策を推進し、次の5つの交通安全対策を実施します。

- ① 道路交通環境の整備
- ② 交通安全思想の普及徹底
- ③ 道路交通秩序の維持
- ④ 救助・救急活動の充実
- ⑤ 交通事故被害者支援の充実と推進

その際、特に、次の1及び2のように重点的に対応すべき事項を明確にした上で、対策の推進を図っていきます。

1 交通事故による被害を減らすために重点的に対応すべき事項

◎ 最重点

子どもと高齢者の安全確保

本市の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す。

また、少子化の進行が深刻さを増している中で、安心して子どもを産み育てることができる環境の整備、幼い子どもと一緒に移動できるような交通社会の形成が必要です。子どもの交通事故死者数は減少していますが、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使用する道路について、横断歩道の設置、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します。さらに、子どもを保育所等に預けて働く世帯が増えていく中で、保育所等をはじ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ります。

◎ 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必要があります。

このことから、人優先の考えのもと、未就学児を中心に子どもが日常的に集団で使用する道路や通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において、歩道の整備をはじめ、安全・安心な歩行空間の確保を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ます。

また、自転車については、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」の広報啓発に取り組みます。

(2) 生活道路における安全確保

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く必要があります。

また、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住民の関わりが重要であり、地域の中心的な役割を担う人材を交えた取組を進めるなど、その進め方も留意しなければなりません。

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します。

(3) 市民自らの意識改革等による交通安全意識の高揚

交通行政に携わる者、交通機関に関わる者を含め、交通社会に参加する全ての市民が、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ります。

そのためには、交通安全教育や交通安全に関する広報・啓発活動を一層充実することが必要であり、一方的な情報提供や呼び掛けでは効果は限定的であることから、市民が自ら安全で安心な交通社会を構築していこうとする前向きな意識を持つようになることが重要です。

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は減少しましたが、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ます。

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、よりきめ細や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、交通事故の減少を図っていきます。

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、その時々々の状況を的確に踏まえた取り組みを行います。

(2) 地域が一体となった交通安全対策の推進

地域社会のニーズと交通情勢の変化を踏まえつつ、安全安心な交通社会の実現に向けた取組を具体化することが急がれる中で、行政、関係団体、住民等の協働により、地域に根差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ります。

このため、地域活動で中心的役割を担う人材と協働し、地域住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、インターネット等を通じた交通事故情報の提供に一層努めます。

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きます。

飲酒運転対策、自転車の交通安全対策などについては、他の地域における施策実施にあたっての参考となるよう、積極的な情報共有を図ります。

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ます。

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を占めています。また、全国の歩行中・自転車乗用中の死者数は諸外国と比較して高いことから、歩行者・自転車が多く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ります。

こうしたことから、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・自転車が関連する死傷事故の占める割合が増加する傾向のある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

にあたっては、以下の2つの基本戦略に基づき、引き続き効果的・効率的な取組を進めていくこととします。

○ 施策成果の追求

交通事故対策を効果的にするためには、投資効率を最大限高めることが必要です。

このため、科学的なデータや、地域の顕在化したニーズ等に基づき、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みます。

○ 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、地域や地域住民が、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つことが重要であることから、計画の策定や事業の実施に積極的に参画・協力していく仕組みをつくるなど、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り組みを推進します。

また、少子高齢化が一層進行する中で、子どもを事故から守り、高齢者や障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こととします。

(1) 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）に基づき定められている社会資本整備計画に即して、警察署及び道路管理者が連携し、事故実態の調査・分析を行いつつ、次の方針により計画的かつ重点的に交通安全施設等整備事業等を推進することにより、交通環境を改善し、交通事故の防止と交通の円滑化を図ります。

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、少子高齢社会の進展を踏まえ、歩行空間のバリアフリー化及び通学路や未就学児を中心に子供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など、生活道路における歩行者・自転車の安全な通行空間の確保を図ります。

イ 幹線道路対策の推進

幹線道路において、交通事故が多く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します。

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します。

エ 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あたっては、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します。

オ 将来の交通流の変化を見据えた道路環境の整備

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の相互において十分な調整を行い、最適な交通環境の整備を図ります。

(2) 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、自転車の利用促進を推進します。そのためには、歩行者・自転車・自動車の交通量に応じてそれぞれの適切な分離の方法を警察署及び関係機関と協議し、歩行者と自転車の事故等への対策を講じます。

また、自転車を共同で利用するコミュニティサイクルなどの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します。

イ 自転車の駐車対策の推進

駅周辺等の良好な生活環境の確保及び交通の円滑化を図るため、市、道路管理者、警察署、鉄道事業者等が適切な協力関係を保持し、地域の状況に応じ、その他の関係団体の協力を得て、利用者に対し指導・助言を行います。

また、「指宿市自転車等の放置の防止に関する条例」により、駅前広場及び道路等に放置されている自転車等の整理・撤去等の推進を図ります。

(3) 災害に備えた道路交通環境の整備

地震、豪雨、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ります。

地震、豪雨等災害発生時、応急活動を迅速かつ安全に実施できる信頼性の高い道路ネットワークを確保するため、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します。

津波に対しては、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ります。

2 交通安全思想の普及徹底

交通安全教育は、自他の生命尊重という理念のもとに、交通社会の一員としての責任を自覚し、交通安全意識と交通マナーの向上に努め、相手の立場を尊重し、他の人々や地域の安全にも貢献できる良き社会人を育成する上で、重要な意義を有しています。交通安全意識を向上させ交通マナーを身に付けるためには、人間の成長過程に合わせ、生涯にわたる学習を促進して市民一人ひとりが交通安全の確保を自らの課題として捉えるよう、意識の改革を促すことが重要です。

高齢社会が進行する中で、高齢者自身の交通安全意識の向上を図るほか、他の世代に対しても高齢者の特性を知り、その上で高齢者を保護し、また、高齢者に配慮する意識を高めるための啓発指導を強化します。さらに、自転車を使用することが多い小学生、中学生及び高校生に対しては、将来の運転者教育の基礎となるよう自転車の安全利用に関する指導を強化します。

交通安全教育・普及啓発活動を行うにあたっては、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に取り入れるとともに、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ます。

また、国、県、市、警察署、学校、関係民間団体、地域社会、企業及び家庭がそれぞれの特性を生かし、互いに連携を取りながら地域が一体となった活動を促進します。特に、交通安全教育・普及啓発活動にあたる職員の指導力の向上を図るとともに、地域における民間の指導者を育成することなどにより、地域の実情に即した自主的な活動を促進します。

地域が一体となった交通安全教育・普及啓発活動を効果的に推進するためには、地域や家庭において、子ども、父母、祖父母等の各世代が交通安全について話し合い、注意を呼び掛けるなど世代間交流の促進に努めます。

(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、心身の発達段階や地域の実情に応じて、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します。

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います。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・教具の整備を推進します。

イ 小学生に対する交通安全教育

小学生に対する交通安全教育は、心身の発達段階や地域の実情に応じて、歩行者及び自転車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ます。

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します。

ウ 中学生に対する交通安全教育

中学生に対する交通安全教育は、日常生活における交通安全に必要な事柄、特に、自転車で安全に道路を通行するために、必要な技能と知識を十分に習得させるとともに、道路を通行する場合は、自己の安全ばかりでなく、他の人々の安全にも、思いやりを持って配慮できるようにすることを目標とします。

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します。

エ 高校生に対する交通安全教育

高校生に対する交通安全教育は、日常生活における交通安全に必要な事柄、特に、二輪車の運転者及び自転車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します。

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、生徒の多くが、近い将来、普通免許等を取得することが予想されることから、免許取得前の教育を重視した交通安全教育を行います。

オ 成人に対する交通安全教育

成人に対する交通安全教育は、自動車等の安全運転の確保の観点から、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ます。

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、関係機関が行う各種講習や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います。

また、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ます。

カ 高齢者に対する交通安全教育

高齢者に対する交通安全教育は、加齢に伴う身体機能の変化が歩行者又は運転者としての交通行動に及ぼす影響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します。

高齢者に対する交通安全教育を推進するため、市は関係機関・団体等と連携し、高齢者に対する交通安全指導担当者の養成、教材・教具等の開発など指導体制の充実に努めるとともに、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します。

キ 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、障害の程度に応じたきめ細かい交通安全教育を推進します。

ク 外国人に対する交通安全教育

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、最近の国際化の進展を踏まえ外国人向け教材の充実に努め、効果的な交通安全教育に努めます。また、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します。

(2) 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、交通安全市民運動推進協議会等の構成機関・団体が相互に連携して、交通安全運動を組織的・継続的に展開します。

イ 自転車の安全利用の推進

自転車が道路を通行する場合は、車両としてのルールを遵守するとともに交通マナーを実践しなければならないことを周知します。

自転車乗車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運転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ります。

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いることから、十分な自覚・責任が求められます。そうした意識の啓発を図るとともに、関係事業者の協力を得つつ、自転車の点検整備や加害者となった場合への備えとして損害賠償保険等への加入促進を図ります。

夕暮れ時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します。

自転車乗車時のヘルメット着用について、中学生以下の子どもの着用の徹底を図るほか、他の年齢層においてもヘルメット着用を促進します。

ウ 後部座席を含めた全ての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底

シートベルトの着用効果及び正しい着用方法について理解を深め、後部座席を含めた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ります。

このため、県及び関係機関・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します。

エ 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ります。又、着用推進シンボルマーク等を活用しつつ、幼稚園・保育所・認定こども園、病院等と連携した保護者に対する効果的な広報啓発・指導に努め、正しい着用の徹底を図ります。特に、比較的年齢の高い幼児の保護者に対し、その取り組みを強化します。

オ 反射材用品の普及促進

夕暮れ時から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自発光式ライト等の普及を図るため、各種広報媒体を活用して積極的な広報啓発を推進するとともに、反射材の視認効果、使用方法等について理解を深めます。

カ 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します。

飲酒運転については、安全運転管理者、酒類提供飲食店等と連携して、アルコール検知器を活用した運行前検査の励行、ハンドルキーパー運動の普及啓発

に努めるなど、地域、職場等における飲酒運転根絶の取組を更に進め、「飲酒運転は絶対にしない、させない」という市民の規範意識の確立を図ります。

キ 農耕車の安全利用の推進

農業用トラクターや耕うん機、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ます。

ク 効果的な広報の実施

交通の安全に関する広報については、広く広報媒体を活用して、交通事故等の実態を踏まえた広報、日常生活に密着した内容の広報、交通事故被害者の声を取り入れた広報など、具体的で訴求力の高い内容を重点的かつ集中的に実施するなど、実効のあがる広報を次の方針により行います。

(7) 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、子どもと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、妨害運転や飲酒運転等の悪質・危険な運転の根絶、違法駐車等の排除等を図ります。

また、スマートフォンの操作等の危険性について周知を図ります。

(1) 交通安全に果たす家庭の役割は極めて大きいことから、家庭向け広報媒体の積極的な活用、町内会等を通じた広報等により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機運を醸成します。

(2) 民間団体の交通安全に関する広報活動を援助するため、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、全市的な気運の盛り上げを図ります。また、市及び関係機関・団体等の広報紙等に交通事故発生状況や各季交通安全運動の重点等を掲載します。

ケ その他の普及啓発活動の推進

(7) 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、市及び関係機関・団体が協力し、街頭活動等を強化するとともに、広報・啓発活動を推進します。

また、他の年齢層に高齢者の特性を理解させるとともに、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ます。

(1) 夕暮れ時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ります。

(3) 地域における交通安全活動への参加・協働の推進

交通の安全は、住民の安全意識により支えられることから、住民自ら交通社会の一員であるという当事者意識を持つよう意識改革を促すことが重要です。

このため、交通安全思想の普及徹底にあたっては、行政、民間団体、企業等と住民が連携を密にした上で、それぞれの地域における実情に即した身近な活動を推進し、住民の参加・協働を積極的に促進します。

3 道路交通秩序の維持

交通ルール無視による交通事故を防止するためには、交通指導取締り等を通じ道路交通秩序の維持を図る必要があります。

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します。

4 救助・救急活動の充実

負傷者の救命率・救命効果の一層の向上を図る観点から、救急現場又は搬送途中において、医師、看護師、救急救命士、救急隊員等による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します。

(1) 救助・救急体制の整備

ア 救助体制の整備・拡充

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ります。

イ 多数傷者発生時における救助・救急体制の充実

大規模道路交通事故等の多数の負傷者が発生する大事故に対処するため、連絡体制の整備及び救護訓練の実施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ります。

ウ 心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動の促進

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、消防機関等が行う講習会など、普及啓発活動を促進します。

このため、心肺蘇生法に関する基準等の応急手当の知識・実技の普及を図ることとし、市及び消防機関等においては、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します。

また、中学校、高等学校においては、保健体育において止血法や包帯法、心肺蘇生法等の応急手当について指導の充実を図るとともに、心肺蘇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・実践力の向上を図ります。

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、指宿南九州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、研修の充実に努めます。

オ 救助・救急用資機材の整備の推進

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

カ 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します。

キ 救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実

複雑多様化する救助・救急事象に対応すべく救助隊員及び救急隊員の知識・技能等の向上を図るため、教育訓練の充実に努めます。

(2) 救急医療体制の整備

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・確保に努めます。

(3) 救急関係機関の協力関係の確保等

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

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）の活用を促進します。

5 被害者支援の充実と推進

(1) 交通事故相談活動の推進

県における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します。

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、団体等との連携を図ります。

イ 市のホームページや広報紙等により、県の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します。

(2) 交通災害共済制度の加入促進

交通災害共済は、加入者の掛け金を元に、加入者が交通事故にあった場合に見舞金を支給する相互扶助制度であることから、次の措置により、その充実を図ります。

ア 交通災害共済事務の円滑かつ適正な運営を図るため、関係団体との連絡協力を推進します。

イ 交通災害見舞金制度については、広報紙等を積極的に活用し、広く制度の周知に努め、市民の加入を促進します。

第2部 鉄道交通の安全

第1章 踏切道における交通の安全についての対策

第1節 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点

踏切事故は、ひとたび発生すると多数の死傷者が発生するなど重大な結果をもたらすものです。そのため、立体交差化、構造改良、歩行者等立体横断施設の整備、交通規制、統廃合等の施策を実施すべき踏切道がなお残されている現状にあること、これらの対策が、同時に渋滞の軽減による交通の円滑化や環境保全にも寄与することを考慮し、それぞれの踏切の状況等を勘案しつつ、より効果的な対策を総合的かつ積極的に推進します。

第2節 講じようとする施策

1 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施

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、踏切道の幅員等を勘案し、着実に踏切遮断機の整備を行います。

2 踏切道の統廃合の促進

近接踏切道のうち、その利用状況、う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します。

ただし、構造改良のうち、踏切道に歩道がないか、歩道が狭小な場合の歩道整備については、その緊急性を考慮して、近接踏切道の統廃合を行わずに実施できることとします。

参考

交通安全対策基本法（抜粋）

昭和45年6月1日
法律第110号

（市町村交通安全対策会議）

- 第18条 市町村は、市町村交通安全計画を作成し、及びその実施を推進させるため、条例で定めるところにより、市町村交通安全対策会議を置くことができる。
- 2 前項に規定するもののほか、市町村は、協議により規約を定め、共同して市町村交通安全対策会議を置くことができる。
 - 3 市町村交通安全対策会議の組織及び所掌事務は、都道府県交通安全対策会議の組織及び所掌事務の例に準じて、市町村の条例（前項の規定により置かれる市町村交通安全対策会議にあつては、規約）で定める。

（市町村交通安全計画等）

- 第26条 市町村交通安全対策会議は、都道府県交通安全計画に基づき、市町村交通安全計画を作成しなければならない。
- 2 市町村交通安全対策会議を置かない市町村の長は、前項の規定により市町村交通安全計画を作成しようとするときは、あらかじめ、関係指定地方行政機関の長及び関係地方公共団体の長その他の執行機関の意見を聴かなければならない。
 - 3 市町村交通安全計画は、次の各号に掲げる事項について定めるものとする。
 - (1) 市町村の区域における陸上交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱
 - (2) 前号に掲げるもののほか、市町村の区域における陸上交通の安全に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために必要な事項
 - 4 市町村長は、必要があると認めるときは、市町村の区域における陸上交通の安全に関し、当該年度において市町村が講ずべき施策に関する計画（以下「市町村交通安全実施計画」という。）を作成しなければならない。この場合において、市町村交通安全実施計画は、都道府県交通安全実施計画に抵触するものであつてはならない。
 - 5 市町村交通安全対策会議は、第一項の規定により市町村交通安全計画を作成したときは、速やかに、これを都道府県知事に報告するとともに、その要旨を公表しなければならない。
 - 6 市町村長は、第四項の規定により市町村交通安全実施計画を作成したときは、速やかに、これを都道府県知事に報告しなければならない。
 - 7 第二項及び第五項の規定は市町村交通安全計画の変更について、前項の規定は市町村交通安全実施計画の変更について準用する。

○指宿市交通安全対策会議条例

平成 18 年 1 月 1 日
条例第 18 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、指宿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、次に掲げる事務をつかさどる。

- (1) 指宿市交通安全計画を作成し、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、その施策の実施を推進すること。

(会長及び委員)

第 3 条 会議は、会長及び委員をもって組織する。

- 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、又は会長が欠けたときは、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、次に掲げる者をもって充てる。
 - (1) 国の関係地方行政機関の職員のうちから市長が任命する者 1 人
 - (2) 鹿児島県の職員のうちから市長が任命する者 2 人
 - (3) 鹿児島県警察の警察官のうちから市長が任命する者 1 人
 - (4) 市の職員のうちから市長が指名する者 7 人以内
 - (5) 教育長
 - (6) 指宿南九州消防組合指宿消防署長
- 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、九州旅客鉄道株式会社、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任命する。
- 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、解任されたものとする。
- 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，鹿児島県の職員，市の職員及び交通安全に関係する団体の職員のうちから市長が任命する。
- 3 企画員は，会議の会長の命を受け，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。

(庶務)

第6条 会議の事務を処理させるため，総務部に事務局を置く。

(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関し必要な事項は，会長が会議に諮って定める。

附 則

この条例は，平成18年1月1日から施行する。

附 則(平成19年12月28日条例第31号)抄
(施行期日)

- 1 この条例は，平成20年4月1日から施行する。

附 則(平成25年3月28日条例第5号)

この条例は，平成25年4月1日から施行する。

指宿市交通安全対策会議委員構成

会長	指宿市長
委員	鹿児島国道事務所指宿維持出張所長 南薩地域振興局保健福祉環境部指宿支所長 南薩地域振興局土木建築課（指宿市駐在） 指宿警察署長 指宿市総務部長 指宿市健康福祉部長 指宿市建設部長 指宿市山川支所長 指宿市開聞支所長 指宿市教育長 指宿南九州消防組合指宿消防署長
	合計12名

第 11 次指宿市交通安全計画

発 行 指宿市交通安全対策会議
(事務局：指宿市役所 総務部
危機管理課内)

〒891-0497

指宿市十町 2 4 2 4 番地

T E L (0993) 22-2111

F A X (0993) 24-3826
