

第 1 1 次 出 水 市 交 通 安 全 計 画

(令和 3 年度～令和 7 年度)



令和 4 年 1 月

出 水 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 | 4 |
| | 第2章 道路交通の安全についての目標 | 5 |
| | 第1節 道路交通事故の現状と今後の見通し | 5 |
| | 1 道路交通事故の推移 | 5 |
| | 2 道路交通事故等の特徴と課題 | 5 |
| | (1) 死亡事故の特徴 | 5 |
| | (2) 過去5年における交通事故死者の約5割が自動車及び原付運転中 | 6 |
| | (3) 飲酒運転による交通事故 | 7 |
| | (4) 子ども、自転車の事故 | 8 |
| | 第2節 交通安全計画における目標 | 10 |
| | 第3章 道路交通の安全についての対策 | 11 |
| | 第1節 今後の道路交通安全対策を考える視点 | 11 |
| | 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 | 11 |
| | ◎ 最重点 子どもと高齢者の安全確保 | 11 |
| | ◎ 重点 | 13 |
| | (1) 歩行者及び自転車の安全確保 | 13 |
| | (2) 生活道路における安全確保 | 13 |
| | (3) 市民自らの意識改革等による交通安全意識の高揚 | 13 |
| | 2 重点推進事項 | 14 |
| | (1) 先端技術の活用推進 | 14 |
| | (2) 交通実態等を踏まえたきめ細やかな対策の推進 | 14 |
| | (3) 地域が一体となった交通安全対策の推進 | 15 |
| | 第2節 講じようとする施策 | 15 |
| | 1 道路交通環境の整備 | 15 |
| | (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 | 15 |

| | | |
|------|---------------------------|----|
| (2) | 自動車専用道路の活用促進による生活道路との機能分化 | 16 |
| (3) | 幹線道路における交通安全対策の推進 | 17 |
| (4) | 交通安全施設等整備事業の推進 | 18 |
| (5) | 高齢者等の移動手手段の確保・充実 | 19 |
| (6) | 歩行空間のユニバーサルデザイン化 | 20 |
| (7) | 無電柱化の推進 | 20 |
| (8) | 自転車利用環境の総合的整備 | 20 |
| (9) | 災害に備えた道路交通環境の整備 | 21 |
| (10) | 総合的な駐車対策の推進 | 21 |
| (11) | 道路交通情報の充実 | 22 |
| (12) | 交通安全に寄与する道路交通環境の整備 | 23 |
| 2 | 交通安全思想の普及徹底 | 24 |
| (1) | 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進 | 25 |
| (2) | 効果的な交通安全教育の推進 | 28 |
| (3) | 交通安全に関する普及啓発活動の推進 | 28 |
| (4) | 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進 | 32 |
| (5) | 市民の参加・協働の推進 | 32 |
| 3 | 安全運転の確保 | 33 |
| (1) | 運転者教育等の充実 | 33 |
| (2) | 安全運転管理の推進 | 33 |
| (3) | 交通労働災害の防止 | 34 |
| (4) | 道路交通に関連する情報の充実 | 34 |
| 4 | 車両の安全性の確保 | 34 |
| (1) | 自動車の検査及び点検整備の充実 | 35 |
| (2) | 自転車の安全性の確保 | 35 |
| 5 | 道路交通秩序の維持 | 35 |
| (1) | 暴走族対策の推進 | 35 |
| 6 | 救助・救急活動の充実 | 36 |
| (1) | 救助・救急体制の整備 | 36 |
| (2) | 救急医療体制の整備 | 37 |
| (3) | 救急関係機関の協力関係の確保等 | 38 |
| 7 | 被害者支援の充実と推進 | 38 |
| (1) | 損害賠償の請求についての援助等 | 38 |
| (2) | 交通事故被害者支援の充実強化 | 38 |

| | | |
|--------------|------------------------|----|
| 8 | 交通事故分析の高度化 | 39 |
| 第2部 | 踏切道における交通の安全 | 40 |
| 第1章 | 踏切事故のない社会を目指して | 41 |
| 1 | 踏切事故の状況 | 41 |
| 2 | 近年の踏切事故の特徴 | 41 |
| 3 | 踏切道における交通の安全についての目標 | 41 |
| 第2章 | 踏切道における交通の安全についての対策 | 41 |
| 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 | 41 |
| 第2節 | 講じようとする施策 | 42 |
| 1 | 踏切道の構造改良の促進 | 42 |
| 2 | 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施 | 42 |
| 3 | 踏切道の安全指導 | 42 |
| 4 | 遮断機のない踏切道等の安全教育 | 42 |
| 【参考1】 | | |
| | 自転車安全利用五則 | 43 |
| 【参考2】 | | |
| | 交通安全対策基本法（抜粋） | 44 |
| | 出水市交通安全対策会議条例 | 44 |

I 計画の基本的事項

出水市交通安全計画の基本的事項は、次のとおりとする。

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、合併前の各市町において昭和46年度以降8次にわたり、また合併後は新たに出水市交通安全計画を平成18年度、平成23年度及び平成28年度の5年ごとに策定し、関係機関・団体等が一体となって各般にわたる交通安全対策を強力に実施してきたことから、道路交通事故による死者数は、増減等を繰り返しながらも着実に減少してきている。

今後においても、人命尊重の理念のもと、交通事故のない安全で安心な出水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26条第1項及び第3項の規定、並びに国、県の第11次交通安全計画に基づき、市域において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。

3 計画期間

令和3年度から令和7年度までの5年間とする。

4 計画の基本理念

「人命尊重の交通安全思想に基づく交通事故のない社会の実現」

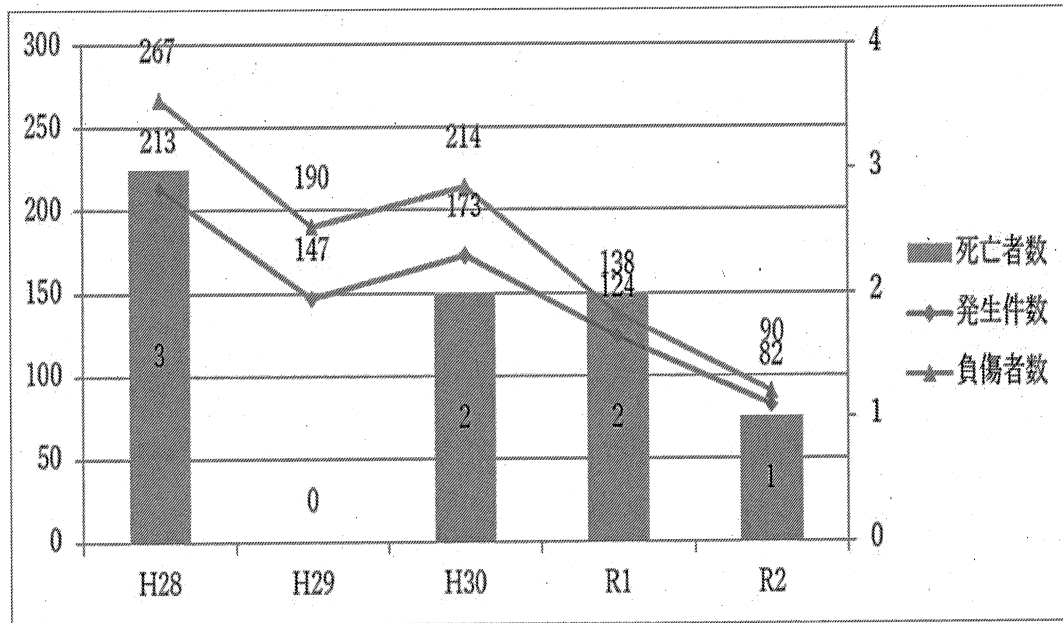
5 第10次交通安全計画の成果

第10次出水市交通安全計画（平成28年度～令和2年度）では、道路交通及び踏切道における交通の2分野において、それぞれの目標を掲げ、交通安全対策を講じてきました。

その結果、第10次交通安全計画における「年間の24時間死者数を1人以下及び負傷者数を令和2年までに年間250人以下とする。」という目標については、年間交通事故死者

数として、平成29年が0人、令和2年が1人で目標を達成しているものの、平成28年は3人、平成30年及び令和元年は各2人と、目標を上回りました。

また、負傷者数については、平成28年が267人と目標を達成できませんでしたが、平成29年以降の4年間については、250人以下の目標を下回りました。

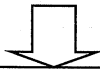


Ⅱ 施策の展開

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（基本的な考え方）

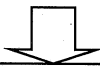
- 人命尊重の理念に基づき、究極的には交通事故のない社会を目指す。
- 死者数の一層の減少に取り組むため、命の関わり優先度が高い重傷者の減少に取り組む。



第2章 道路交通の安全についての目標

令和7年まで（毎年）

- ◆ 交通事故死者数（24時間以内）を1人以下にする。（最終的に死者数0にする。）
- ◆ 負傷者数を150人以下にする。



第3章 道路交通の安全についての対策

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
- ◎ 重点 (1) 歩行者及び自転車の安全確保
(2) 生活道路における安全確保
(3) 市民自らの意識改革等による交通安全意識の高揚

重点推進事項

- ① 先端技術の活用推進
- ② 交通実態等を踏まえたきめ細やかな対策の推進
- ③ 地域が一体となった交通安全対策の推進



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章 道路交通事故のない社会を目指して

市内の交通情勢は、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、過去10年間の統計によると、全死者数の約71%を占めるなど、依然として高い割合で発生している。

また、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る。

道路交通事故による死者数及び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。

また、交通安全対策は、市内の交通事情等を踏まえた上で、活動を強化していくことが重要となる。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、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参加・協働していくことが有効である。

特に、生活道路については、市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、市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る。

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る。

このほか、先端技術を活用した安全運転支援システムを搭載した自動車の普及を推進するとともに、それに伴う交通情勢の変化等を把握し、的確に交通安全対策に取り組む必要がある。

これらの施策を総合的かつ計画的に推進することにより、究極的に道路交通事故のない社会を実現することを目指す。

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

本市の交通事故による24時間死者数は、平成4年に12人を数えたが、それ以降は変動はあるものの年間10人を下回っている。

平成28年に県が示した第10次交通安全計画の「令和2年までに年間の交通事故死者数を62人以下」という目標を受け、本市においてもその実現を図ることとし、前回計画において「年間の24時間死者数1人以下及び負傷者数年間250人以下」の目標を掲げ、各般の交通安全対策を鋭意推進し、計画期間中の平成29年及び令和2年においては、年間の24時間死者数の目標を達成しているものの、負傷者数においては、平成28年の267人を除き、平成29年以降の4年間において目標を達成している。特に令和2年は90人と最小件数であったが、総体的には物損事故及び事故発生件数ともに、若干の変動はあるものの、依然として高い状態で推移している。

なお、本市の交通事故死者数の多くは高齢者であったことから、今後も高齢化が進展していく中、一層の高齢者対策が必要な状況となっている。

また、南九州西回り自動車道の全線開通に向けては、交通流の変化が想定されるインターチェンジ付近の状況を注視していく必要がある。

2 道路交通事故等の特徴と課題

(1) 死亡事故の特徴

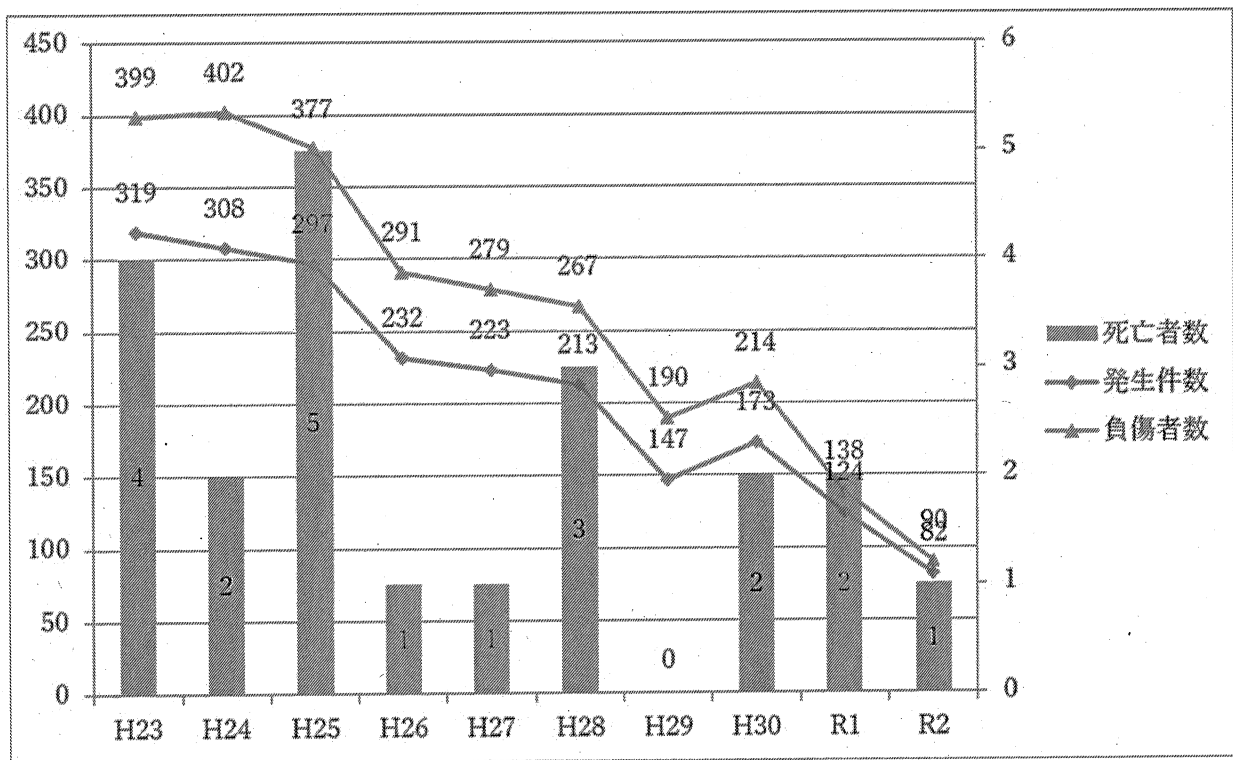
全交通事故死者に占める65歳以上の高齢者の割合は、過去10年間では平成25年を除き、9年間で過半数を超えるとともに、平均値では7割を超えており、歩行中による死者が多い傾向にある。

今後も、人口減少に伴い、市の人口に占める高齢者の割合は高い状態が続き、令和4年からは、いわゆる「団塊の世代」が75歳に達し始めるため、高齢者の安全の確保は一層重要となる。

【交通事故発生件数、死者数、負傷者数の推移】

| 区分 | H23 | H24 | H25 | H26 | H27 | H28 | H29 | H30 | R元 | R2 |
|-------|------|-------|------|-------|-------|-------|------|------|-------|-------|
| 発生件数 | 319 | 308 | 297 | 232 | 223 | 213 | 147 | 173 | 124 | 82 |
| うち高齢者 | 124 | 128 | 114 | 102 | 85 | 97 | 79 | 92 | 67 | 36 |
| 割合(%) | 38.9 | 41.6 | 38.4 | 44.0 | 38.1 | 45.5 | 53.7 | 53.1 | 54.0 | 43.9 |
| 死者数 | 4 | 2 | 5 | 1 | 1 | 3 | 0 | 2 | 2 | 1 |
| うち高齢者 | 3 | 2 | 1 | 1 | 1 | 3 | 0 | 1 | 2 | 1 |
| 割合(%) | 75.0 | 100.0 | 20.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 0 | 50.0 | 100.0 | 100.0 |
| 負傷者数 | 399 | 402 | 377 | 291 | 279 | 267 | 190 | 214 | 138 | 90 |
| うち高齢者 | 102 | 94 | 96 | 73 | 57 | 97 | 79 | 92 | 36 | 20 |
| 割合(%) | 25.6 | 23.4 | 25.5 | 25.1 | 20.4 | 36.3 | 41.5 | 42.9 | 26.0 | 22.2 |

※ 高齢者とは、65歳以上の者

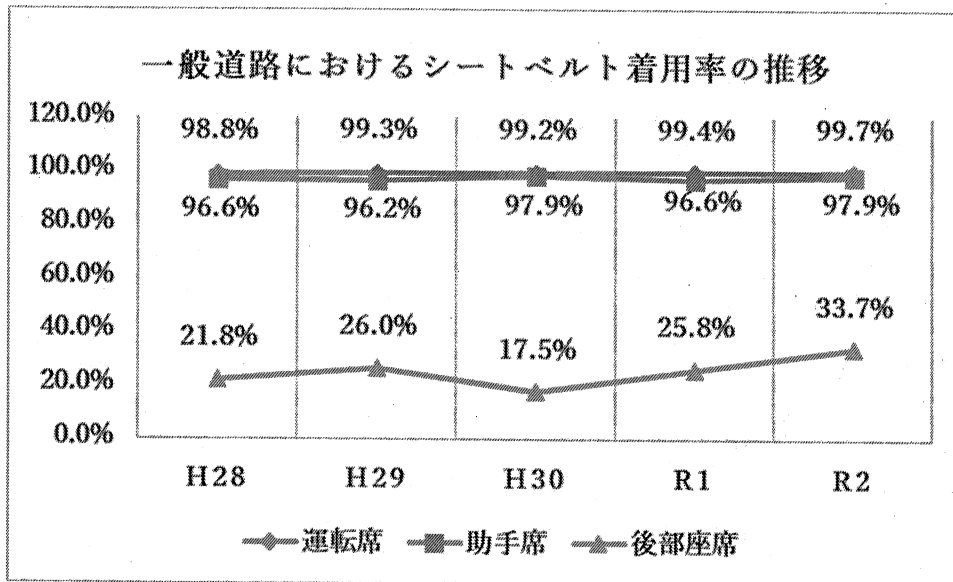
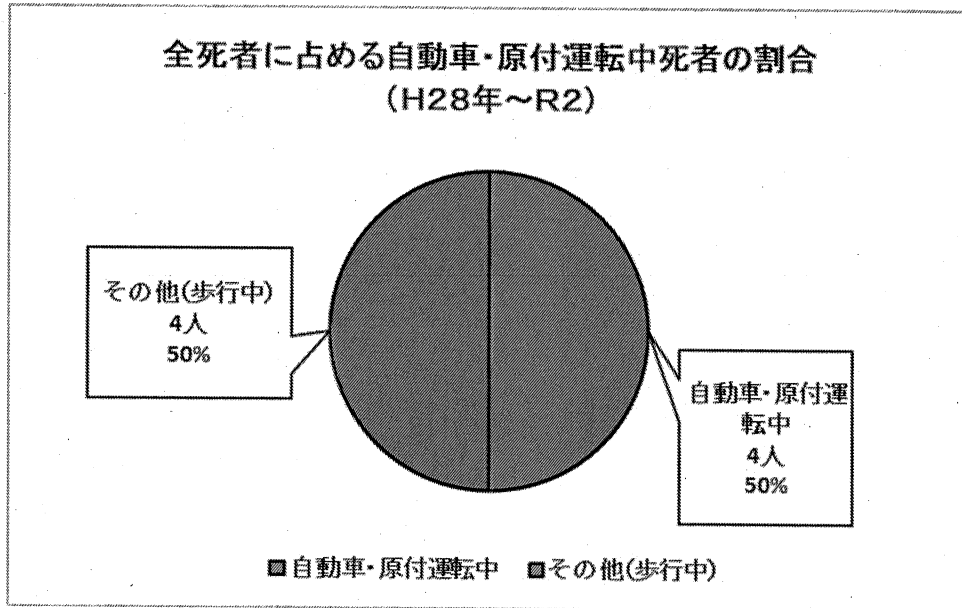


(2) 過去5年における交通事故死者の約5割が自動車及び原付運転中

過去5年間に於ける全交通事故死者8人のうち、5割の4人が自動車及び原付運転中の死者である。

また、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結果に基づく鹿児島県警交通統計）は、一般道、高速道路ともに後部座席の着用率が低い結

果となっており、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る。



出典) 鹿児島県警交通統計より

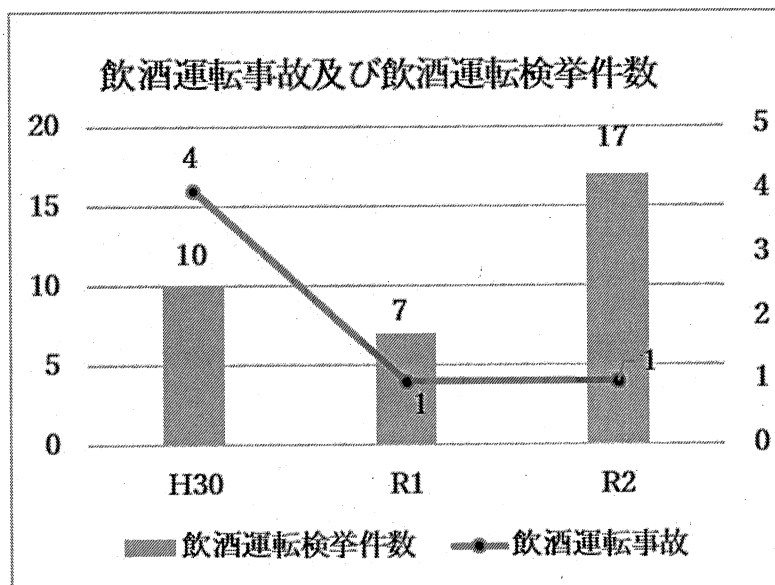
(3) 飲酒運転による交通事故

飲酒運転については、平成11年11月に発生した東京都の「東名高速飲酒運転事故」、平成18年8月に発生した福岡県の「海の中道大橋飲酒運転事故」等を契機に飲酒運転撲滅機運が高まり、道路交通法の改正等により厳罰化、行政処分の強化等が行われた。

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。

しかしながら令和2年の飲酒運転検挙数は前年から比較すると、増加していることから、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る。

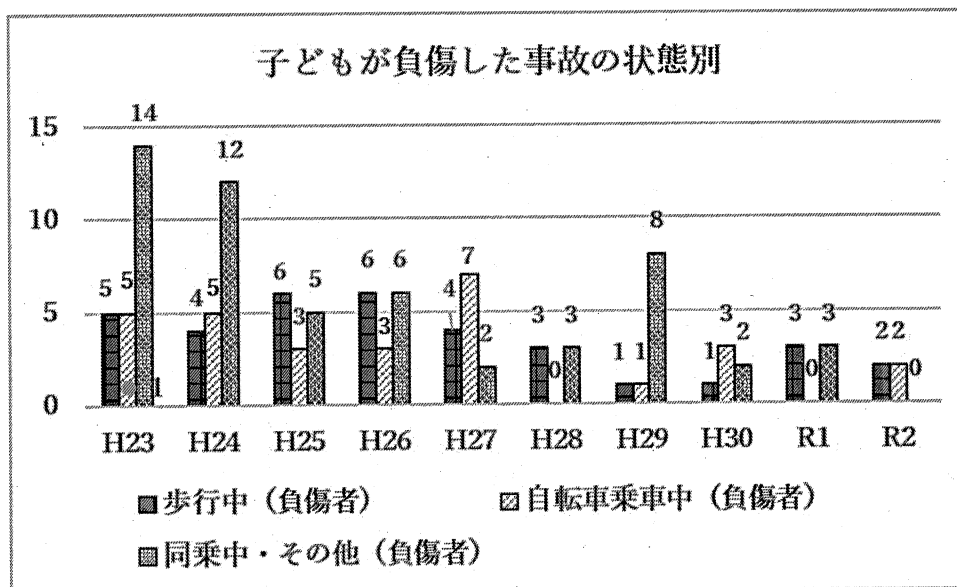


(4) 子ども、自転車の事故

ア 子どもの事故

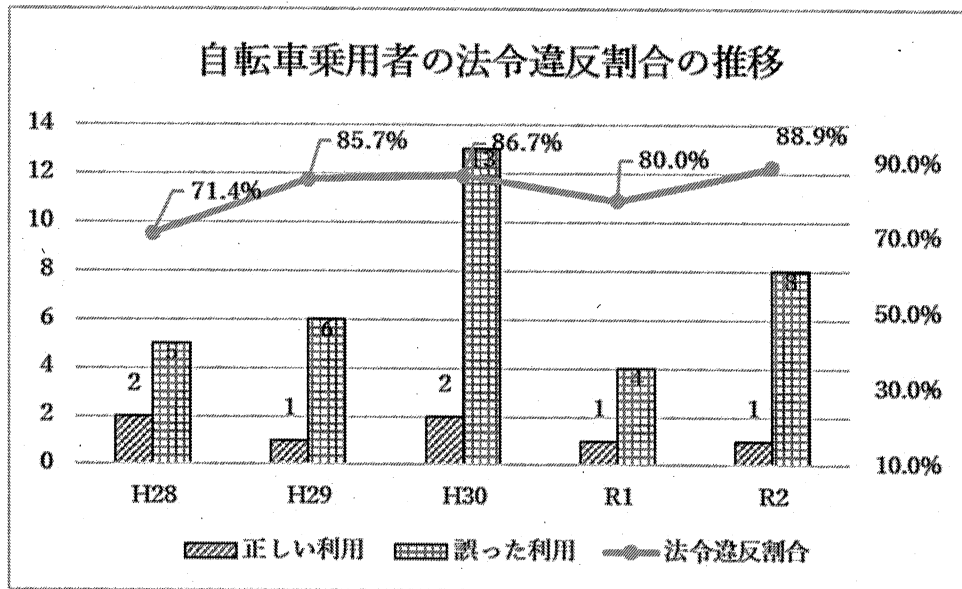
自動車乗車中の子どもの負傷事故を減少するためには、交通事故発生時の被害軽減効果の高い、チャイルドシートの使用と正しい着用を徹底していく必要がある。

また、歩行中、自転車乗車中の交通事故も依然として発生しており、引き続き、子どもの安全確保に取り組む必要がある。



イ 自転車の事故

自転車の事故については、当事者の約8割に誤った利用（法令違反等）が認められる。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るため、それぞれの対策を講じていく必要がある。



第2節 交通安全計画における目標

令和7年まで（毎年）

年間の24時間死者数を 1人以下（最終的に死者数0人にする。）

年間の負傷者数を 150人以下

にすることを旨す。

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、中期的には本計画の計画期間である令和7年まで「年間の24時間死者数を1人以下にする。」、最終的には死者数0（ゼロ）を旨す。

また、先端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ることから、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、負傷者数を令和7年まで「年間150人以下とする」ことを旨す。

そのため、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する。

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

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ことから、これまでの交通安全計画に基づき実施されてきた施策は、一定の効果があつ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、経済社会情勢、交通情勢、技術の進展・普及の変化等に柔軟に対応し、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・分析を充実させ、より効果的な対策への改善を図るとともに、有効と見込まれる施策を推進する。

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となる。

交通事故死者数及び重傷者数の一層の減少を図るとともに、安全で安心して暮らせる交通社会の実現に向け、本市の交通事故の特徴と課題に即した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の8つの交通安全対策を実施する。

その際、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

子どもと高齢者の安全確保

本市は、交通事故による死者の中で、高齢者の占める割合が極めて高いこと、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。

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しやすい環境の整備も必要である。

次代を担う子どもの安全を確保する視点から、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の子どもが移動する経路において、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。

さらに高齢者や子どもに対しては、地域の交通情報に応じた交通安全教育等の対策を講じる。

高齢運転者への対策を行う道路交通法の一部を改正する法律（令和2年法律第42号）が令和4年6月までに施行されることとなっており、適正かつ円滑な施行に向けて準備を進めるとともに、施行後の取組を充実させていく必要がある。

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。さらに運転免許返納後の、高齢者の移動を伴う日常生活を支えるための対策は、この計画の対象となる政策に留まりませんが、これらの対策とも連携を深めつつ推進することが重要となる。

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など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に基づき、バリアフリー化された道路交通環境の形成を目指す。

高齢者が運転する場合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。また、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。

〔出水市の人口、高齢者数、高齢免許保有者数〕（高齢者とは65歳以上の者）

| | 市人口 | 高齢者数 | 高齢免許保有者数 |
|-------------|---------|---------|----------|
| 令和3年3月31日現在 | 52,765人 | 17,523人 | 11,694人 |

※市人口、高齢者数は市民生活課、高齢免許保有者数は鹿児島県警察本部の統計値

◎ 重点

(1) 歩行者及び自転車の安全確保

安全で安心な社会の実現を図るためには、自動車と比較して弱い立場にある歩行者の安全を確保することが必要不可欠であり、特に、高齢者や子どもにとって身近な道路の安全性を高めることが、より一層求められている。

このような情勢等を踏まえ、人優先の考えのもと、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において、歩道の整備等による歩行空間の確保を一層積極的に進めるなど、歩行者の安全確保を図る対策を推進していく必要がある。

自転車の安全利用を促進するためには、生活道路や市街地の幹線道路において、自動車や歩行者と自転車利用者の共存を図ることができるよう、自転車の走行区間の確保を進めるとともに、自転車交通のあり方を含め、まちづくり等の観点にも配慮する必要がある。

また、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から、ルールやマナーに違反する行動が多く、交通安全教育等の充実を図る必要がある。

(2) 生活道路における安全確保

地域住民の日常生活に利用される生活道路において、交通の安全を確保することは重要な課題である。

このため、地域における道路交通事情等を十分に踏まえ、各地域に応じた生活道路を対象として自動車の速度抑制を図るための道路交通環境の整備、交通指導取締りの強化、安全な走行方法の普及等の対策を講じるとともに、幹線道路を走行すべき自動車が生活道路へ流入することを防止するための幹線道路における交通安全対策及び交通流の円滑化を推進するなど、生活道路における交通の安全を確保するための対策を総合的なまちづくりの中で一層推進する必要がある。

また、地域住民の主体的な参加と取組が不可欠であり、対策の検討や関係者間での合意形成において中心的な役割を果たす人材の育成も重要な課題となる。

(3) 市民自らの意識改革等による交通安全意識の高揚

交通行政に携わる者、交通機関にかかわる者を含め、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る必要があるが、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、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求められている。

さらに、その目標を設定するに際しては、交通事故死者や交通事故件数等とは異なる当該地域に根ざした何らかの具体的な指標（例えば、高齢者、子どもなど特定の年齢階層に着目した指標等）を生み出すことも、市民の交通安全意識を高める上で効果的である。

また、国及び県の交通安全計画を踏まえつつ、地域の交通情勢や社会情勢等の特徴を十分考慮するとともに、地域住民の意向を十分反映させる工夫のほか、交通事故の被害者やその遺族の声を直接市民が聞く機会を増やすことも、交通安全意識の高揚のためには有効である。

2 重点推進事項

(1) 先端技術の活用推進

衝突被害軽減ブレーキを始めとした先端技術の活用は、交通事故が減少している要因のひとつと考えられる。今後も、サポカー・サポカーSの普及はもとより、運転者の危険認知の遅れや運転操作の誤りによる事故を未然に防止するための運転支援システムの更なる発展や普及、車車間通信、レベル3以上の自動運転の実用化や自動運転車へのインフラからの支援など、先端技術の活用により、交通事故の更なる減少が期待される。

そのためにも、安全な自動運転を実用化するための交通ルールの在り方や安全性の担保方策等について、技術開発等の動向を踏まえつつ広報を推進していくほか、車両分野に留まらず、例えば、交通事故が発生した場合にいち早く救助・救急を行えるシステムなど、技術発展を踏まえたシステムについても広報を推進していく。

(2) 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、当該交通事故の減少を図る。

また、本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

に踏まえた取組を行う。

(3) 地域が一体となった交通安全対策の推進

各地域においては、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で、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。

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、行政、関係団体、市民等の協働により形成していく。

市で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は、他市町と積極的な情報共有を図る。

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に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、我が国の歩行中・自転車乗用中の死者数は諸外国と比較して約2～3倍となっているなど、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。

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る。

(1) 生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備

これまで一定の成果をあげてきた交通安全対策は、主として「車中心」の対策であり、歩行者の視点からの道路整備や交通安全対策は、依然として十分とは言えず、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 生活道路における交通安全対策の推進

交通事故の多いエリアにおいて、関係機関・団体等が連携し、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。

道路管理者においては、幹線道路の通行を円滑化し、エリア内への通過車両の流入を抑制するため、交差点の改良等の幹線道路対策を進めるほか、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、歩道の整備、歩行空間のバリアフリー化等により、安心して移動できる歩行空間ネットワークを整備する経路対策を推進する。

さらに、ビッグデータの活用により潜在的な危険箇所の解消を進める等、効果的・効率的な対策を実施する。

イ 通学路等における交通安全の確保

通学路における安全を確保するため、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するとともに、道路交通実態に応じ、関係機関・団体等が連携し、ハード・ソフトの両面から必要な対策を推進する。

(ア) 高校、中学校に通う生徒、小学校、幼稚園や保育所等に通う児童・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、自転車の通行位置を示した道路等の整備、押ボタン式信号機・歩行者用灯器等の整備、横断歩道等の拡充等の対策を推進する。

(イ) 高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備

高齢者や障害者等を含めてすべ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。あわせて、高齢者、障害者等の通行の安全と円滑化を図るとともに、高齢運転者の増加に対応するため、信号灯器のLED化、道路標識の高度化を推進し、歩きたくするような安全で快適な歩行空間を積極的に確保する。

(2) 自動車専用道路の活用促進による生活道路との機能分化

高規格幹線道路（自動車の高速交通の確保を図るために必要な道路で、全国的な自動車交通網を構成する自動車専用道路であり、高速自動車国道及び一般国道の自動車

専用道路で構成。) から生活道路に至る道路ネットワークを体系的に整備し、道路の適切な機能分化を推進する。

特に、高規格幹線道路等、事故率の低い道路利用を促進するとともに、生活道路においては、車両速度の抑制や通過交通を排除し、歩行者、自転車中心の道路交通を形成する。

(3) 幹線道路における交通安全対策の推進

幹線道路における交通安全については、事故危険箇所を含め死傷事故率の高い区間や、急ブレーキデータ等のビッグデータを活用した潜在的危険箇所などについてきめ細かく効率的な事故対策を推進する。

また、自動車専用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。

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ビッグ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、関係機関・団体等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、道路標識の高輝度化、歩道等の整備、交差点改良、視距の改良、付加車線等の整備、防護柵、区画線等の整備等の対策を推進する。

イ 幹線道路における交通規制

現在整備が進められている南九州西回り自動車道については、道路構造、交通安全施設の整備状況等を勘案し、安全で円滑な交通を確保するため、適正な交通規制を実施するとともに、既供用のインターチェンジ周辺については、交通流の変動、道路構造の改良状況、交通安全施設の整備状況、交通事故の発生状況等を総合的に勘案して、交通実態に即した交通規制となるよう見直しを推進する。

また、一般道路については、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 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) 自動車専用道路のインターチェンジ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、歩道や自転車走行空間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) 通過交通と域内交通の効果的な分散により、道路の著しい混雑、交通事故の多発等の防止を図るため、幹線道路等の整備を推進する。

(ウ) 幹線道路で囲まれた居住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の整備を総合的に実施する。

オ 道路の改築等による交通事故対策の推進

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、自転車の通行を歩行者や車両と分離するための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整備を推進する。

また、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。

また、歴史的街並みや史跡など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。

カ 交通安全施設等の高度化

交通実態に応じて、複数の信号機を面的・線的に連動させる集中制御化・プログラム多段系統化等の信号制御の改良を推進するとともに、疑似点灯防止による視認性の向上に資する信号灯器のLED化を推進する。

また、道路の構造、交通の状況等に応じた交通の安全を確保するために、道路標識の高輝度化等の交通安全施設等の整備を推進する。

(4) 交通安全施設等整備事業の推進

令和3年度から令和7年度までを計画期間とする第5次「社会資本整備重点計画」(令和3年5月28日閣議決定)に即して、県公安委員会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る。

ア 交通安全施設等の戦略的維持管理

整備後長期間が経過した交通安全施設等の老朽化対策が課題となっていることか

ら、中長期的な視点に立った老朽施設の更新、施設の長寿命化、ライフサイクルコストの削減等を推進する。

イ 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、歩行空間のバリアフリー化及び通学路における安全・安心な歩行空間の確保を図る。

ウ 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。

エ 農道対策の推進

農道では、現状において事故が多発している交差点等において、交差点改良、交通安全施設や道路標識の整備等、関係機関・団体等との協議のうえ、各種対策を推進する。

オ ITS化の推進による安全で快適な道路環境の実現

信号機の高度化、最先端の情報通信技術等を用いるなどして、情報収集・提供環境の拡充や自動運転技術の実用に資する交通環境の構築等により、道路交通情報提供の充実等を推進し、安全で快適な道路環境の実現を図る。

カ 道路交通環境整備への住民参加の促進

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。

キ 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などについて、事前協議の段階から、警察と道路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る。

(5) 高齢者等の移手段の確保・充実

高齢者を始めとする地域住民の移手段の確保に向け、市が中心となって地域公共交通のマスタープラン（地域公共交通計画）を策定した上で、交通サービスの改善を

図るとともに、地域の輸送資源を利用した持続可能な移動手段の確保・充実を図る取り組みを推進する。

(6) 歩行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。

(7) 無電柱化の推進

安全で快適な通行空間の確保の観点から、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などの取組により、本格的な無電柱化を推進する。

(8) 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

自転車利用の促進により、自動車に過度に依存しない、環境にやさしいまちづくりを推進する。また、増加している歩行者と自転車の事故を減らすため、自転車は車両であるとの原則のもと、自転車の通行位置を示した道路等の自転車走行空間ネットワークの整備により、自転車利用環境の整備を推進する。

また、自転車通行の安全性を向上させるため、自転車と自動車を混在させる区間では、周辺の交通実態等を踏まえ、状況に応じて、必要な規制を実施する。

道路管理者や警察が自転車ネットワークの作成や道路空間の整備、通行ルールの徹底を進められるよう「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）の周知を図り、あわせて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推進する。

イ 自転車等の駐車対策の推進

高齢者、障害者等の移動の円滑化に資するため、違法駐車行為に係る自転車の取り締まりの強化、広報啓発活動等の違法駐車を防止する取組及び自転車駐車場の整備を重点的に推進する。

(9) 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、豪雪、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。

また、災害発生時の応急活動や緊急輸送、避難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、緊急輸送道路上にある橋梁の耐震対策や道路斜面等の防災対策や災害のおそれのある区間を回避・代替する道路の整備を推進する。

イ 災害に強い交通安全施設等の整備

安全で円滑な交通環境と災害等による道路情報を迅速かつ的確に提供する道路情報提供装置の整備を促進する。また、信号機の機能停止を防止するため、信号機電源付加装置の整備を促進する。

ウ 災害発生時における交通規制

災害発生時においては、被災地域への車両の流入抑制を行うとともに、被害状況を把握した上で、「災害対策基本法」(昭和36年法律第223号)の規定に基づく通行禁止等の必要な交通規制を迅速かつ的確に実施する。

エ 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、関係機関等の連携の取れた体制の整備を図るとともに、インターネット等を活用した道路・交通に関する災害情報等の提供を推進する。

(10) 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 きめ細かな駐車規制の推進

地域住民等の意見要望等を十分に踏まえつつ、駐車規制の点検・見直しを実施するとともに、地域の交通実態等に応じた規制の緩和を行うなど、きめ細やかな駐車規制を推進する。

イ 違法駐車対策の推進

悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点を指定して、地域住民の意見・要望等

を踏まえて違法駐車発生箇所の把握に努め、地域の実情・実態に応じた取締りを推進する。

また、運転者の責任を追及できない放置車両について、当該車両の使用者に対する放置違反金納付命令及び繰り返し放置違反金納付命令を受けた使用者に対する使用制限命令の積極的な活用を図り、使用者責任を追及する。他方、交通事故の原因となった違反や常習的な違反等悪質な駐車違反については、運転者の責任追及を徹底する。

ウ 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手締りの推進と併せ、都市機能の維持・増進を図るべき地区及び交通結節点など重点的に駐車場の整備を図るべき地域において、公共駐車場の整備を積極的に推進する。

エ 違法駐車を排除しようとする気運の醸成・高揚

違法駐車の手締り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、出水市違法駐車等の防止に関する条例（平成18年出水市条例第111号）等により、市民の理解と協力を得ながら違法駐車手締め出し気運の醸成・高揚を図る。

(1) 道路交通情報の充実

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

ア 情報収集・提供体制の充実

多様化する道路利用者のニーズに応じて道路利用者に対し必要な道路交通情報を提供することにより、安全かつ円滑な道路交通を確保するため、光ビーコン、交通監視カメラ、車両感知器、交通情報板、道路情報提供装置等による情報収集・提供体制の充実を図る。

イ 分かりやすい道路交通環境の確保

分かりやすい道路交通環境の確保のため、視認性・耐久性に優れた大型固定標識の整備及び利用者のニーズに即した系統的で分かりやすい案内標識の整備を推進する。

また、案内標識の英語表記改善の推進等により、国際化の進展への対応に努める。

(12) 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、強力な指導取締りによりその排除を行い、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う。

(ウ) 道路の掘り返しの規制等

道路の掘り返しについては、一定期間の規制が設けられており、特別な理由等を除き原則禁止とするが、やむを得ず実施する場合は、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、適正な占用工事等の施工について調整を図る。

イ 休憩施設等の整備の推進

過労運転に伴う事故防止や近年の高齢運転者等の増加に対応して、「道の駅」等の休憩施設等の整備を積極的に推進する。

ウ 子どもの遊び場等の確保

子どもの遊び場の不足を解消し、路上遊戯等による交通事故の防止に資するため、都市公園、農村公園等の利活用を図る。

エ 道路法に基づく通行の禁止又は制限

道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するため、道路の破損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。また、道路との関係において必要とされる車両の寸法、重量等の最高限度を超える車両の通行の禁止又は制限に対する違反を防止するため、必要な体制の強化・拡充を図る。

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る。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、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小学生、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、ICT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、総合的な学習の時間、特別活動及び自立活動など、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）に基づき策定することとなってい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その他の日常生活における交通安全に関して、自転車の利用に係るものを含めた指導を実施する。障害のある児童生徒等に対しては、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。

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、教材の充実を図りインターネットを活用した実施主体間の相互利用を促進するなどして、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、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を推進する。

また、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、高齢者を中心に、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る。

さらに、交通安全教育・普及啓発活動の効果的な実施に努めるとともに、意義、重要性等について関係者の意識が深まるよう努める。

(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、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捉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、例えば、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。

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、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 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する。

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、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、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。

関係機関・団体は、小学校において行われる交通安全教育の支援を行うとともに、児童に対する補完的な交通安全教育の推進を図る。また、児童の保護者が日常生活の中で模範的な行動をとり、歩行中、自転車乗車中など実際の交通の場面で、児童に対し、基本的な交通ルールや交通マナーを教えられるよう保護者を対象とした交通安全講習会等を開催する。

さらに、交通ボランティアによる児童に対する安全な行動の指導、児童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。

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、思いやりを持って、自己の安全ばかりでなく、他の人々の安全にも配慮できるようにすることを目標とする。

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、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重点的に交通安全教育を実施する。

関係機関・団体は、中学校において行われる交通安全教育が円滑に実施できるよう指導者の派遣、情報の提供等の支援を行うとともに、地域において、保護者対象の交通安全講習会や中学生に対する補完的な交通安全教育の推進を図る。

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の利用者として安全に道路を通行するために、必要な技能と知識を習得させるとともに、交通社会の一員として交通ルールを遵守し、自他の生命を尊重するなど責任を持って行動することができるような健全な社会人を育成することを目標とする。

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、免許取得前の教育としての性格を重視した交通安全教育を行う。特に、二輪車・自動車の安全に関する指導については、生徒の実態や地域の実情に応じて、安全運転を推進する機関・団体やPTA等と連携しながら、安全運転に関する意識の高揚と実践力の向上を図るとともに、実技指導等を含む実践的な交通安全教育の充実を図る。

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、運転者としての社会的責任の自覚、安全運転に必要な技能及び技術、特に危険予測・回避の能力の向上、交通事故被害者の心情など交通事故の悲惨さに対する理解、交通安全意識・交通マナーの向上を目標とし、県公安委員会が行う各種講習、自動車教習所等が受講者の特性に応じて行う運転者教育及び事業所の安全運転管理の一環として安全運転管理者、運行管理者等が行う交通安全教育を中心として行う。

自動車の使用者は、安全運転管理者、運行管理者等を法定講習、指導者向けの研修会等へ積極的に参加させ、事業所における自主的な安全運転管理の徹底に努める。

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、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、関係団体、交通ボランティア、福祉施設関係者等と連携して、高齢者の交通安全教室等を開催するとともに、高齢者に対する社会教育の場面・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。特に、運転免許を持たないなど、交通安全教育を受ける機会のなかった高齢者を中心に、民生委員や在宅福祉アドバイザー等の家庭訪問による高齢者への助言（交通安全一口アドバイス）等が地域ぐるみで行われるように努める。

また、高齢運転者に対しては、自動車教習所等と連携して、個別に安全運転の指導を行うシルバードライバースクール等を開催し、高齢運転者の受講機会の拡大を図

るとともに、その自発的な受講の促進に努める。

電動車いすを利用する高齢者に対しては、出水地区電動車いす交通安全対策協議会を中心として、市内の電動車いす利用者の調査・把握を行い、講習会等への参加を促し、安全利用に向けた取組を強化する。

キ 障害者に対する交通安全教育

障害者に対しては、交通安全のために必要な技能及び知識の習得のため、関係団体と協力し、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。

ク 外国人に対する交通安全教育の推進

外国人に対し、我が国の交通ルールに関する知識の普及による交通事故防止を目的として交通安全教育を推進する。定住外国人に対しては、母国の交通ルールの違いや交通安全に対する考え方の違いを理解させるなど、効果的な交通安全教育に努めるとともに、外国人を雇用する使用者等を通じ、外国人の講習会等への参加を促進する。

(2) 効果的な交通安全教育の推進

交通安全教育を行うに当たっては、受講者が、安全に道路を通行するために必要な技能及び知識を習得し、かつ、その必要性を理解できるようにするため、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に活用する。

また、交通安全教育を行う機関・団体は、交通安全教育に関する情報を共有し、他の関係機関・団体の求めに応じて交通安全教育に用いる資機材の貸与、講師の派遣及び情報の提供等、相互の連携を図りながら交通安全教育を推進する。

さらに、必要に応じて教育の方法、利用する教材を見直して、社会やライフスタイルの変化、技術の進展を踏まえ、常に効果的な交通安全教育ができるように努める。

(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、出水市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・継続的に展開する。

交通安全運動の運動重点としては、高齢者の交通事故防止、子どもの交通事故防止、シートベルト及びチャイルドシートの正しい着用の徹底、夜間（特に薄暮時）における交通事故防止、自転車の安全利用の推進、飲酒運転や妨害運転（いわゆる「あおり

運転」)等の危険運転の根絶等、交通情勢に即した事項を設定する。

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、住民参加型の交通安全運動の充実・発展を図るとともに、住民本位の運動として展開されるよう、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。

イ 横断歩行者の安全確保

信号機のない横断歩道での死亡事故では、自動車の横断歩道手前での減速が不十分なものが多いため、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、交通安全教育や交通指導取り締まり等を推進する。

また、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、その信号に従うといった交通ルールの周知を図る。さらに、運転者に対して横断する意思を明確に伝え、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等、歩行者が自らの安全を守るための交通行動ができるよう交通安全教育等を推進する。

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周知する。

自転車乗用中の交通事故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」(参考1)の周知広報を行い、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、配達や通勤・通学を始め、様々な目的で利用されていますが、交通ルールに関する理解不足によるルールやマナーに違反する行動が多いことから、交通安全教育等の充実を図る。

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、そうした意識の啓発を図るとともに、被害者救済にそなえた損害賠償責任保険等への加入を促進する。

また、自転車運転者講習制度を適切に運用し、危険な違反行為を繰り返す自転車運転者に対する教育を推進する。

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実施するほか、

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時による被害軽減効果について理解促進に努め、中学生以下の子どもの着用の徹底を図るほか、高齢者や高校生等、他の年齢層の自転車利用者に対し、ヘルメットの着用を促進する。

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深め、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（令和2年における一般道のシートベルト着用率は、運転席99.7%、助手席97.9%、後部座席33.7%「警察庁と社団法人日本自動車連盟の合同調査結果による」）。

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

オ 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を使用させることについて、広報啓発に努める。

また、市や交通安全協会が実施しているレンタル制度についての広報等に努め、チャイルドシートを利用しやすい環境づくりを促進する。

カ 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必要があるが、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、衣服や靴、鞆等の身の回り品への反射材用品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 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正しい知識について、広報紙等の活用により普及・啓発を図る。

また、交通ボランティアや安全運転管理者、酒類製造・販売業者、酒類提供飲食店、駐車場関係者等と連携してハンドルキーパー運動の普及啓発に努めるなど、地域、職域等における飲酒運転根絶の取組を積極的に行う。

ク 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、運転者に対する交通ルールの遵守や安全装置の装着等の指導、関係機関・団体等と連携した事故防止対策の研修会や広報啓発活動などを行い、農耕車の安全利用の推進に努める。

ケ 効果的な広報の実施

交通安全に関する広報については、テレビ、ラジオ、新聞、携帯端末、インターネット等の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、実効の挙がる広報を次の方針により行う。

(ア) 家庭、学校、職場、地域等と一体となった広範なキャンペーンや官民が一体となった各種の広報媒体を通じての集中的なキャンペーン等を積極的に行い、子どもと高齢者の交通事故防止、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、違法駐車排除等を図る。

(イ) 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、市、自治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気運の高揚を図る。

(ウ) 民間団体の交通安全に関する広報活動を支援するため、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、全市的気運の盛り上がりを図る。また、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する。

コ 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、県が定める毎月15日の「高齢者交通安全の日」の取組を推進し、関係機関・団体が一斉に街頭活動等を強化するとともに、広報・啓発活動を行う。

また、加齢に伴う身体機能の変化が交通行動に及ぼす影響等について、広報を行い、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、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) 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、広報等を通じて事故データ及び事故多発地点に関する情報の提供に努める。

(4) 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進

交通安全を目的とする民間団体については、交通安全指導者の養成等の事業及び諸行事に対する援助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、自動車関係団体等については、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。そのため、交通安全対策に関する関係団体等相互間において連絡協議を行い、交通安全に関する市民あがての活動の展開を図る。

(5) 市民の参加・協働の推進

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

このため、交通安全思想の普及徹底に当たっては、行政、民間団体、企業等と市民が

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・協働を積極的に促進する。

このような観点から、交通安全への市民等の理解に資するため、市民や道路利用者が主体的に交通安全総点検、出水市交通安全計画の積極的活用・広報などのほか、交通安全の取組に市民等の意見を積極的にフィードバックするよう努める。

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。特に、今後、増加することが予想される高齢運転者に対する教育等の充実に努める。

さらに、道路交通の安全に影響を及ぼす自然現象に関する適時・適切な情報提供を実施するため、ICT等を活用しつつ、道路交通に関する総合的な情報提供の充実に努める。

(1) 運転者教育等の充実

安全運転に必要な知識及び技術を身に付けた上で安全運転を実践できる運転者を育成するため、免許取得前から、安全意識を醸成する交通安全教育の充実に努めるとともに、免許取得時及び免許取得後においては、特に、実際の交通場面で安全に運転する能力を向上させるための教育を推進する。

また、これらの機会が、単なる知識や技能を教える場にとどまることなく、個々の心理的・性格的な適性を踏まえた教育、交通事故の悲惨さの理解を深める教育、自らの身体機能の状況や健康状態について自覚を促す教育等を行うことを通じて、運転者の安全に運転しようとする意識及び態度を向上させるよう教育内容の充実に努める。

(2) 安全運転管理の推進

安全運転管理者及び副安全運転管理者（以下「安全運転管理者等」という。）に対する講習の充実等により、これらの者の資質及び安全意識の向上を図るとともに、事業所内で交通安全教育指針に基づいた交通安全教育が適切に行われるよう安全運転管理者等を指導する。

また、安全運転管理者等による若年運転者対策及び貨物自動車の安全対策の一層の充実に努めるとともに、安全運転管理者等の未選任事業所の一掃を図り、事業所内の安全運転管理業務の徹底を図る。

さらに、事業活動に関してなされた道路交通法違反等についての使用者等への通報制度

を十分活用するとともに、使用者、安全運転管理者等による下命、容認違反等については、使用者等の責任追及を徹底し適正な運転管理を図る。

事業活動に伴う交通事故防止を更に促進するため、映像記録型ドライブレコーダー、デジタル式運行記録計等の安全運転の確保に資する車載機器の普及促進に努める。

(3) 交通労働災害の防止

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

(4) 道路交通に関連する情報の充実

ア 危険物輸送に関する情報提供の充実等

危険物の輸送時の事故による大規模な災害を未然に防止し、災害が発生した場合の被害の軽減に資する情報提供の充実等を図るため、イエローカード（危険有害物質の性状、事故発生時の応急措置、緊急通報・連絡先等事故の際、必要な情報を記載した緊急連絡カード）の携行、関係法令の遵守、乗務員教育の実施等について危険物運送事業者の指導を強化する。

イ 気象情報等の充実

道路交通に影響を及ぼす自然現象を的確に把握し、特別警報・警報・注意報・予報及び津波警報・注意報並びに台風、大雨、地震、津波、火山噴火等の現象に関する情報の質的向上と適時・適切な発表及び迅速な伝達に努める。また、道路の降雪状況や路面状況等を収集し、道路利用者に提供する道路情報提供装置等の整備を推進する。

さらに、気象、地震、津波、火山現象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。

4 車両の安全性の確保

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

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

(1) 自動車の検査及び点検整備の充実

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

また、自動車運送事業者の保有する事業用車両の安全性を確保するため、自動車運送事業者監査、整備管理者研修等のあらゆる機会をとらえ、関係者に対し、車両の保守管理について指導を行い、その確実な実施を推進する。

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

(2) 自転車の安全性の確保

自転車の安全な利用を確保するため、自転車利用者に対し、定期的に自転車安全整備店において点検整備を受ける気運を醸成するとともに、近年、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、被害者の救済に資するため損害賠償責任保険等への加入を促進する。

さらに、夜間における交通事故の防止を図るため、灯火の取付けの徹底と反射器材の普及促進を図り、自転車の被視認性の向上を図る。

5 道路交通秩序の維持

(1) 暴走族対策の推進

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ないことがないよう、「不正改造車を排除する運動」を通じ、広報活動の推進及び企業、関係団体等に対する指導を積極的に行う。

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、自動車専用道路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、消防機関等の救急関係機関相互の緊密な連携・協力関係を確保しつつ、救助・救急体制及び救急医療体制の整備を図る。特に、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上において、医師、看護師、救急救命士及び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を図るほか、事故現場におけるバイスタンダー（現場に居合わせた人）による応急手当の普及等を促進する。

(1) 救助・救急体制の整備

ア 救助体制の整備・拡充

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、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る。

ウ 自動体外式除細動器（AED）の使用も含めた心肺そ生法等の応急手当の普及啓発活動の推進

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等の普及啓発活動を推進する。

このため、心肺そ生法等の応急手当の知識・実技の普及を図ることとし、消防機関、保健所、医療機関、日本赤十字社、民間団体等の関係機関においては、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する。

また、応急手当指導者の養成を積極的に行っていくほか、救急要請受信時における応急手当の口頭指導を推進する。

さらに、自動車教習所における教習及び取得時講習、更新時講習等において応急救護処置に関する知識の普及に努めるほか、交通安全の指導に携わる者、安全運転管理者等及び交通事故現場に遭遇する可能性の高い業務用自動車運転者等に対しても広く知識の普及に努める。

加えて、学校においては、教職員対象の心肺そ生法（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、心肺そ生法等の応急手当（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、救急救命士の計画的な養成を図り、救急救命士が行える気管挿管、薬剤投与及び輸液など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。

また、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。

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する。

カ 消防・防災ヘリコプターによる救急業務の推進

消防・防災ヘリコプターは、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、救急医療用ヘリコプター（以下「ドクターヘリ」という。）との相互補完体制を含めて、救急業務における消防・防災ヘリコプターの積極的活用を推進する。

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、教育訓練を積極的に推進する。

(2) 救急医療体制の整備

救急医療体制の充実を図るために、初期及び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、救急医療体制の充実・確保に努める。

(3) 救急関係機関の協力関係の確保等

救急医療施設への迅速かつ円滑な収容を確保するため、救急医療機関、消防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、交通事故により多大な肉体的、精神的及び経済的打撃を受けたり、又はかけがえのない生命を絶たれたりするなど、深い悲しみやつらい体験をされており、このような交通事故被害者等を支援することが極めて重要であることから、犯罪被害者等基本法等のもと、交通事故被害者等のための施策を総合的かつ計画的に推進する。

また、交通事故被害者等は、精神的にも大きな打撃を受けている上、交通事故に係る知識、情報が乏しいことが少なくないことから、交通事故に関する相談を受けられる機会を充実させるとともに、交通事故の概要、捜査経過等の情報を提供し、被害者支援を積極的に推進する。

(1) 損害賠償の請求についての援助等

県及び民間団体等が実施す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する。

また、市ホームページや広報紙等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。

(2) 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援助措置の充実

市民相互の交通事故被害者救済を目的として運営されている出水市交通災害共済制度の更なる周知・普及に努め、加入率の増加を図る。

また、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充実を図り、市民への周知に努める。

イ 交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進

交通事故被害者等の支援の充実を図るため、関係機関・団体等と連携し、交通事故被害者等の心情に配慮した相談業務を行うなど、適切な被害者支援施策を推進する。

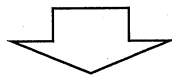
8 交通事故分析の高度化

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自己分析を行うことに加え、車載式の記録装置であるイベントデータレコーダー（EDR）や映像記録型ドライブレコーダー等のマイクロデータの充実を通じた交通分析への活用について検討し、市民に対して積極的に情報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 踏切道における交通の安全

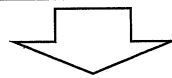
第1章 踏切事故のない社会を目指して

踏切事故は、長期的には減少傾向にあるが、改良すべき踏切道がなお残されており、引き続き踏切事故防止対策を推進することにより、踏切事故のない社会を目指す。



踏切道における交通の安全についての目標

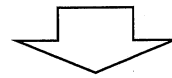
踏切事故の発生を極力防止する。



第2章 踏切道における交通の安全についての対策

〈視点〉

それぞれの踏切の状況等を勘案した効果的対策の推進



〈講じようとする4つの施策〉

- ① 踏切道の構造改良の促進
- ② 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施
- ③ 踏切道の安全指導
- ④ 踏切遮断機のない踏切道等の安全教育

第2部 踏切道における交通の安全

第1章 踏切事故のない社会を目指して

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。）は長期的には減少傾向にあるが、依然として発生しており、改良すべき踏切道も、なお残されている現状である。

このような現状を踏まえ、引き続き踏切道における安全対策を積極的に推進する。

1 踏切事故の状況

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。

2 近年の踏切事故の特徴

近年の踏切事故の特徴としては、踏切内に取り残されるトリコ（踏切内における停車等）、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。

3 踏切道における交通の安全についての目標

上記の現状を踏まえ、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、踏切事故の発生を極力防止する。

第2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

踏切道における交通安全対策について、踏切事故件数、踏切事故による死傷者ともに減少傾向にあることを考えると、これまでの交通安全計画に基づき推進してきた施策には一定の効果が認められる。

しかし、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あること、構造改良、交通規制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することとする。

第2節 講じようとする施策

1 踏切道の構造改良の促進

歩道が狭隘な踏切道については事故対策として効果の高い構造改良等を促進する。

2 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、交通規制の実施状況等を勘案し、着実な踏切遮断機の整備を促進する。

自動車交通量の多い踏切道については、道路交通の状況、事故の発生状況等を勘案して、必要に応じ、障害物検知装置、オーバーハング型警報装置、大型遮断装置等、より事故防止効果の高い踏切保安設備の整備を進める。

高齢者等の歩行者対策としても効果が期待できる、全方位型警報装置、非常押ボタンの整備、障害物検知装置の高規格化を推進する。

3 踏切道の安全指導

踏切事故は、直前横断、脱輪等に起因するものが多いことから、自動車運転者や歩行者等の踏切道通行者に対し、交通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必要がある。このため、広報活動等を強化するとともに学校、自動車教習所等において、踏切の通過方法等の教育を引き続き推進する。

4 遮断機のない踏切道等の安全教育

鉄道事故において、遮断機のない踏切道における事故、又は、踏切道のない線路を横断することによる事故も発生している。

遮断機の整備されていない踏切道では、鉄道車両の接近に気付くのが遅れることにより事故が発生し、また、踏切道のない線路の横断は、本来人が通行してはならない箇所であり、最も危険な行為であることから、各年代層に対する交通安全指導を始め、広報活動等を通じて注意喚起及び意識啓発を行い、鉄道線路の横断に対する安全教育を推進する。

【参考1】

○自転車安全利用五則

- 1 自転車は、車道が原則、歩道は例外
- 2 車道は左側を通行
- 3 歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行
- 4 安全ルールを守る
 - ・ 飲酒運転・二人乗り、並進の禁止
 - ・ 夜間はライトを点灯
 - ・ 交差点での信号遵守と一時停止・安全確認
- 5 子どもはヘルメットを着用

【参考2】

○ 交通安全対策基本法（抜粋）（昭和45年6月1日法律第110号）

（市町村交通安全計画等）

第二十六条 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するよう努めるものとする。

3 市町村の交通安全計画は、おおむね次に掲げる事項について定めるものとする。

- 一 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
- 二 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

○ 出水市交通安全対策会議条例（平成18年3月13日条例第110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、出水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) 出水市交通安全計画を作成し、及びその実施を推進すること。
- (2) 前号に掲げるもののほか、市の区域における陸上交通の安全に関する総合的な施策の企画に関して審議し、及びその施策の実施を推進すること。

（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委嘱する者
 - (2) 鹿児島県の職員のうちから市長が委嘱する者
 - (3) 出水警察署の警察官のうちから市長が委嘱する者
 - (4) 市の職員のうちから市長が任命する者
 - (5) 教育委員会の職員

6 前項第1号、第2号、第3号及び第4号の委員の定数は、それぞれ1人、3人、2人、6人とする。

7 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その他陸上交通に関する事業を営む公共的機関の職員のうちから、市長が委嘱する。

3 特別委員は、当該特別の事項に関する審議が終了したときは、解任されるものとする。

4 特別委員は、非常勤とする。

(会議の企画員)

第5条 会議に企画員15人以内を置くことができる。

2 企画員は、県の職員及び市の職員並びに交通安全に関係する団体の職員のうちから市長が委嘱し、又は任命する。

3 企画員は、対策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。

(議事等)

第6条 前各条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事項は、会長が会議に諮って定める。

(庶務)

第7条 会議の庶務は、政策経営部において処理する。

(平19条例6・平23条例3・一部改正)

附 則

この条例は、平成18年3月13日から施行する。

附 則(平成19年3月16日条例第6号)

この条例は、平成19年4月1日から施行する。

附 則(平成23年2月28日条例第3号)

この条例は、平成23年4月1日から施行する。

附 則(令和3年8月30日条例第23号)

この条例は、交付の日から施行する。

出水市交通安全計画（令和3年度～令和7年度）

令和4年1月

発行 出水市交通安全対策会議
(事務局 出水市政策経営部くらし安心課内)
〒899-0292
鹿児島県出水市緑町1番3号
TEL (0996) 63-2111
FAX (0996) 63-8050