

第 12 次阿久根市交通安全計画概要

趣 旨 等	○ 交通安全対策基本法に基づき、交通安全計画を策定しこれまで取組を実施してきた。 ○ 現計画期間の終了により、国や県の計画を踏まえて新計画を作成する必要がある。 ○ 国及び県では次を基本理念として計画を策定 「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」
市の基本理念 (県と同様)	○ 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

第 1 章 道路交通事故のない 社会を目指して	第 2 章 道路交通安全 についての目標	第 3 章 道路交通安全についての対策	
		対策の重点及び推進事項	主な施策
交通安全に関する施策を総合的かつ計画的に推進することにより、道路交通事故のない社会の実現を目指す。	○ 交通事故による年間死者数を 0 人（ゼロ） ○ 事故の発生件数を年間 40 件以下	◎最重点 高齢者と子供の安全確保 ◎重 点 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上 〈重点推進事項〉 ● 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進 ● 地域が一体となった交通安全対策の推進	◇ 高齢者の交通安全対策の充実・強化 ◇ 道路交通環境の整備 ◇ 交通安全思想の普及徹底 ◇ 救助・救急活動の充実 ◇ 被害者支援の充実と推進

第 12 次阿久根市交通安全計画の修正の概要

計画の基本理念

令和 7 年度に第 3 期阿久根市まちづくりビジョンを策定し、まちづくりを推進している。「まちづくり」の担い手は「ひと」であり、「ひと」の安全と安心の確保が不可欠である。

このことは、交通安全の人命尊重の理念に繋がることから、人命尊重の理念に基づき定められた国、県と同様に 3 つの基本理念を定めた。

【新旧対照表 P 7】

第 2 章 道路交通安全についての目標

第 11 次計画の目標（年間 50 件以下）に対し、全期間において目標を達成した。この間の交通事故件数が 30 件前後で推移していることを踏まえ、第 12 次計画においては目標件数の低減を行い、年間 40 件以下を目標とした。

【第 11 次計画期間中の交通事故件数】

年	件数	年	件数	年	件数	年	件数	年	件数
R 3	28 件	R 4	29 件	R 5	31 件	R 6	26 件	R 7	23 件

【新旧対照表 P 12】

第 3 章 道路交通安全についての対策

1 最重点

過去 5 年間の交通事故において、高齢者による交通事故が多い現状を踏まえ、国や県の計画修正に合わせ、記載順を「子供と高齢者」から「高齢者と子供の安全確保」へ修正した。

【新旧対照表 P 12】

2 重点

(1) 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上

歩行者及び自転車の安全確保に加え、遵法意識の向上を図る必要があること、さらに、道路交通法が令和 6 年 11 月及び令和 8 年 4 月に改正されたことに伴う罰則の強化等について追記、修正した。

【新旧対照表 P 15】

(2) 生活道路における歩行者等の安全確保

令和 8 年 9 月から、生活道路における法定速度が引き下げられることについて追記した。

【新旧対照表 P 17】

3 重点推進事項（項目の新設）

近年の交通事情の変化や県計画との整合を図るため、以下の 3 項目を新設した。

(1) 先進技術の活用推進

衝突被害軽減ブレーキをはじめとした先進技術の活用が交通事故減少の要因の一つとして考えられることから、先進技術について正しく理解し活用するための広報啓発について記載した。

【新旧対照表 P 18】

(2) 外国人の交通安全対策の推進

外国人労働者が増えており、また、今後外国人旅行者が増加する可能性を考慮し、交通ルールやマナーの周知等について記載した。

【新旧対照表 P 19】

(3) 特定小型原動機付自転車をはじめとする小型モビリティの安全対策の推進

近年、電動キックボードやペダル付き電動バイクなどの小型モビリティの使用が全国的にみられ、本市においてもシニアカーの使用等があることから、交通ルールの周知等について記載した。

【新旧対照表 P 20】

4 講じようとする施策について

(1) 道路交通環境の整備

ア 生活道路において、最高時速 30 キロの規制を中心とする対策である「ゾーン 30」や、それに段差や狭さく等の物理デバイスを組み合

わせた「ゾーン 30 プラス」の整備推進のほか、令和 8 年 9 月から生活道路の法定速度が時速 30 キロへ引き下げられることから、広報啓発について追記した。

【新旧対照表 P 21・22】

イ 南九州西回り自動車道の整備が進められていることから、交通規制や道路網の整備、交通事故防止対策の推進について追記した。

【新旧対照表 P 23・24】

(2) 交通安全思想の普及徹底

ア 高校生に対する交通安全教育の推進

令和 8 年 4 月から、普通免許等の仮免許取得可能年齢が変更（17 歳 6 か月）になったことに伴い、交通安全教育を行う必要があることについて追記した。

【新旧対照表 P 31】

イ 外国人に対する交通安全教育

今後、外国人が増加することを想定し、外国人に対する交通安全教育について追記した。

【新旧対照表 P 33】

ウ 自転車の安全利用の促進

令和 6 年 11 月に「ながらスマホ」及び「酒気帯び運転」について罰則が強化され、令和 8 年 4 月に「交通反則通告制度（青切符）」が施行されたことから、これらの広報啓発等について追記した。

【新旧対照表 P 35】

エ 自動車（二輪車を含む。）の安全運転の推進

あおり運転、飲酒運転、ながらスマホに関する対策及び広報活動を行うことについて追記した。

【新旧対照表 P 36・37】

オ 新しい小型モビリティの安全対策

小型モビリティ等の交通事故や交通違反が増えていることから、交通ルールの周知等について追記した。

【新旧対照表 P 39・40】

(3) 安全運転の確保

ア 歩行者や自転車に対する安全意識向上を図るため、運転者教育を充実させることや交通労働災害の防止等について記載した。

【新旧対照表 P 44・45】

イ 交通秩序の確保のため、暴走行為の阻止や車両の不正改造の防止について記載した。

【新旧対照表 P 45・46】

(4) 救助・救急活動の充実

負傷者の救命率・救命効果向上のため、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や、救急救命士の養成・配置等の促進等について追記した。

【新旧対照表 P 46・47】

5 その他の修正

(1) 阿久根市文書作成のしおりの見直しに伴い、「，」を「、」に、「2桁以上の全角数字を半角」に改めた。

(2) 時点内容の修正や記載の適正化を行った。

第 12 次阿久根市交通安全計画

(令和 8 年度～令和 12 年度)

(案)

阿久根市交通安全対策会議

ま え が き

本市では、交通安全対策基本法（昭和 45 年法律第 110 号）に基づき、国や県の計画を踏まえて、11 次にわたり阿久根市交通安全計画を作成し、市民をはじめ、国、県、関係団体が一体となって交通安全に関する取組を進めてきた。

その結果、この間の交通事故の発生件数は減少し、取組の成果がみられる。

しかしながら、高齢化の著しい進展により、発生した事故に占める高齢者の割合は増加している状況にある。

また、今後においては、広域的な道路の整備による交通量の増加など交通環境の変化へ対応した安全対策も必要となっている。

このことから、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、引き続き、諸施策を一層強力に推進していくことが求められている。

ここに、「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」を基本理念として掲げ、第 12 次阿久根市交通安全計画を定めるものである。

目 次

計画の基本理念	1
第1章 道路交通事故のない社会を目指して	2
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
(1) 道路交通の状況等	3
(2) 人口の状況	3
(3) 過去5年間の交通事故の特徴	3
2 道路交通事故の見通し	4
第2節 交通安全計画における目標	4
第3章 道路交通安全についての対策	5
第1節 今後の道路交通安全対策を考える視点	5
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	5
(1) 最重点	
<u>高齢者と子供</u> の安全確保	5
(2) 重点	
ア 歩行者及び自転車の安全確保 <u>と遵法意識の向上</u>	6
イ 生活道路における <u>歩行者等</u> の安全確保	<u>7</u>
ウ 市民自らの意識改革等による交通安全意識の高揚	<u>7</u>
2 重点推進事項	
(1) <u>先進技術の活用推進</u>	<u>8</u>
(2) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進	<u>8</u>
(3) 地域が一体となった交通安全対策の推進	<u>8</u>
(4) <u>外国人の交通安全対策の推進</u>	<u>8</u>
(5) <u>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</u>	<u>9</u>
第2節 講じようとする施策	<u>9</u>
<u>1</u> 道路交通環境の整備	<u>9</u>
(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	<u>9</u>
ア 生活道路における交通安全対策の推進	<u>10</u>
イ 通学路等における交通安全の確保	<u>10</u>
ウ 高齢者・障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備	<u>10</u>
(2) 幹線道路における交通安全対策の推進	<u>10</u>

ア	事故危険箇所（事故多発地点）事故防止対策の推進	1 1
イ	<u>幹線道路における交通規制</u>	1 1
ウ	重大事故の再発防止	1 1
エ	<u>適切に機能分担された道路網の整備</u>	1 1
オ	<u>高規格幹線道路における交通事故防止対策の推進</u>	1 1
カ	<u>道路の改築等による交通事故対策の推進</u>	1 1
(3)	交通安全施設等整備事業の推進	1 1
ア	歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進	1 2
イ	幹線道路対策の推進	1 2
ウ	農道対策の推進	1 2
エ	道路交通環境整備への住民参加の促進	1 2
オ	<u>将来の交通量の変化を見据えた交通環境の整備</u>	1 2
(4)	災害に備えた道路交通環境の整備	1 2
ア	災害に備えた道路の整備	1 2
イ	災害発生時における交通規制	1 3
ウ	災害発生時における情報提供の充実	1 3
(5)	総合的な駐車対策の推進	1 3
(6)	交通安全に寄与する道路交通環境の整備	1 3
ア	道路の使用及び占用の適正化等	1 3
イ	子供の遊び場等の確保	1 4
ウ	道路法に基づく通行の禁止又は制限	1 4
<u>2</u>	<u>交通安全思想の普及徹底</u>	1 4
(1)	段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	1 4
ア	幼児に対する交通安全教育	1 4
イ	小学生に対する交通安全教育 <u>の推進</u>	1 5
ウ	中学生に対する交通安全教育 <u>の推進</u>	1 5
エ	高校生に対する交通安全教育 <u>の推進</u>	1 6
オ	成人に対する交通安全教育 <u>の推進</u>	1 6
カ	高齢者に対する交通安全教育 <u>の推進</u>	1 6
キ	障がい者に対する交通安全教育 <u>の推進</u>	1 7
ク	<u>外国人に対する交通安全教育</u>	1 7
(2)	効果的な交通安全教育の推進	1 7
(3)	交通安全に関する普及啓発活動の推進	1 7
ア	交通安全運動の推進	1 7
イ	歩行者の安全確保	1 8

ウ	自転車の安全利用の推進	1 8
エ	<u>自動車（二輪車含む。）の安全運転の推進</u>	1 9
オ	<u>新しい小型モビリティの安全対策</u>	2 1
カ	効果的な広報の実施	2 1
キ	その他の啓発活動の推進	2 1
(4)	交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進	2 2
ア	自治組織（区）との連携	2 2
イ	交通安全専門指導員の活動の強化	2 2
ウ	交通安全協力員の充実強化	2 3
(5)	地域における交通安全活動への参加・協働の推進	2 3
3	<u>安全運転の確保</u>	2 3
(1)	<u>運転者教育等の充実</u>	2 3
(2)	<u>交通労働災害の防止等</u>	2 4
(3)	<u>道路交通に関する情報の充実</u>	2 4
4	<u>車両の安全性の確保</u>	2 4
5	<u>暴走族対策の推進</u>	2 4
(1)	<u>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</u>	2 4
(2)	<u>暴走行為阻止のための環境整備</u>	2 4
(3)	<u>車両の不正改造の防止</u>	2 4
6	<u>救助・救急活動の充実</u>	2 5
(1)	救助体制の整備・拡充	2 5
(2)	多数の <u>負傷</u> 者発生時における救助・救急体制の充実	2 5
(3)	<u>自動体外式除細動器（A E D）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</u>	2 5
(4)	<u>救急救命士の養成・配置等の促進</u>	2 5
(5)	<u>救助・救急用資機材の整備の推進</u>	2 5
(6)	<u>消防・防災ヘリコプターによる救急業務の推進</u>	2 5
(7)	<u>救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実</u>	2 6
7	<u>被害者支援の充実と推進</u>	2 6
(1)	交通事故相談活動の推進	2 6
(2)	損害賠償補償制度の加入等	2 6
ア	任意の自動車損害賠償責任保険加入の広報	2 6
イ	阿久根市交通災害共済制度への加入の促進	2 6

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

本市では、令和7年に策定した第3期阿久根市まちづくりビジョンで、まちの将来像を「帰ってきたくなる 行ってみたくなる 東シナ海の宝のまち あくね」として、まちづくりを推進してきている。

「まちづくり」の担い手は「ひと」であり、豊かで活力ある社会の形成のためには、様々な面での「ひと」の安全と安心の確保が不可欠である。

その中でも、市民の交通安全の確保については、交通事故の現状に照らすとき、特に、継続的な取組が重要となっている。

このことから、「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」を基本理念として掲げ、交通安全を確保するための施策を進めるものである。

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には、高齢者、障がい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。

この間の本市における交通事故等については、発生件数、負傷者数ともに減少傾向にあるが、高齢者が占める割合が依然として高い状況にあり、引き続き、高齢者の事故防止に重点的に取り組んでいかなければならない。

また、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。

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であり、今後も、行政、学校、家庭、住民が、交通安全に関する各種活動に関し、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。

さらに、地域の安全性を高めるには、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。

交通安全に関する施策を総合的かつ計画的に推進することにより、道路交通事故のない社会の実現を目指すものである。

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

(1) 道路交通の状況等

本市では、南北に縦貫する国道3号と、それから西に分岐する国道 389 号が主要な幹線道路であり、それらを軸として県道8路線と多数の市道が存在する。特に県道阿久根東郷線は、地域間を結ぶ幹線道路として、また、空港、鹿児島市へのアクセスとして交通量も増大してきている。さらには、広域的な交流ネットワークを強化する高規格幹線道路として南九州西回り自動車道の整備が進み、出水～阿久根間の通行が可能となり、今後の整備により交通量の増加等も予想される。

本市の道路交通を取り巻く状況として、広域の道路網の整備等に伴い、市外から流入する車両が増加することが見込まれる。

また、交通死亡事故の当事者となる比率の高い高齢者人口の増加、中でも高齢者の運転免許保有者の増加は、道路交通に大きな影響を与えるものと考えられる。

(2) 人口の状況

本市の住民基本台帳による人口は、令和 8 年 4 月 1 日現在 17,639 人で、令和 3 年の同時期と比べて 1,971 人減少している。一方、65 歳以上の方が人口に占める割合は増加を続け、令和 8 年 4 月 1 日現在 44.07 パーセントとなっており、高齢化が進行している。

(3) 過去5年間の交通事故の特徴

ア 発生件数は、令和 3 年の 28 件から令和 5 年まで増加したものの、令和 6 年からは減少し、令和 7 年には 23 件となり、第 11 次の計画で年間 50 件以下とした目標は達成し、減少傾向にある。

イ 死者数は、年間ゼロを目標として掲げ、令和 3 年、4 年に 2 人、令和 5 年に 1 人の交通事故死亡者があったが、令和 6 年からは 0 人であり、第 12 次計画においても継続して目標達成を目指す必要がある。

ウ 負傷者数は、令和 3 年は 36 件であったが、令和 7 年は 24 件と大幅に減少している。

エ 事故に占める高齢者の割合は、令和 3 年は 39.3 パーセントであったが、令和 7 年は 73.9 パーセントとなって高齢化が進行している。

オ 運転免許の保有率は、やや減少傾向にある。

カ 阿久根警察署管内の交通事故では、次のような状況にある。

- (ア) 事故類型別では追突事故が突出して多く、次いで出会い頭事故が多い。
- (イ) 事故の一因となった運転手の交通違反別では、前方不注意や安全不確認など、運転手の軽易な確認不足によるものが多く見られる。
- (ウ) 第1当事者の年齢別では、全年代のうち、65歳以上の高齢者が占める割合が約39パーセントと最も多く、65歳未満の各年代ごとの構成率を上回っている。
- (エ) 路線別では、国道3号が最も多く、次いで国道389号が多いことから、交通量に比例して交通事故が発生している傾向が見られる。
- (オ) 発生時間帯別では、通勤通学時間帯（午前7時台から午前8時台）及び退社下校時間帯（午後4時台から午後6時台）にかけて多く発生している傾向が見られるが、車両での移動が多い昼間帯（午前10時台から午後3時台）にかけては横ばいである。
夜から明け方（午後7時台から午前6時台）にかけての発生は少ない。

2 道路交通事故の見通し

高齢者の社会参加の機会の拡大により高齢者による事故の増加が予想される。

また、経済活動の広域化や道路網の整備に伴う交通量や生活の多様化による夜間走行車両の増も見込まれ、このことによる事故の発生も多くなると考えられる。

第2節 交通安全計画における目標

交通事故のない社会を達成することが究極の目標であるが、令和12年までに、国では「年間の24時間交通事故死者数を1,900人以下、年間の重症者数を20,000人以下」、県では「年間の24時間死者数を41人以下、年間の重傷者数を360人以下」にすることを目指すとされている。

この目標を受けて、本計画では、次の目標の達成を目指すものとする。

- 交通事故による年間死者数を0人（ゼロ）
- 事故の発生件数を年間40件以下

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、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、より効果的な施策を推進する。

そして、施策の実施に当たっては、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こととする。

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

(1) 最重点

高齢者と子供の安全確保

本市では、交通事故の発生件数に占める高齢者の割合が極めて高く、また、今後においても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とも連携を深めながら推進することが重要である。

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、多様な交通手段の安全な利用を図るための対策なども重要になると考えられる。

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バリアフリー化された歩道等道路交通環境を形成することも重要である。

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、運転支援機能をはじ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。

さらに、少子化の進行が深刻さを増している中で、安心して子供を産み育てることができる環境や幼い子供と一緒に移動しやすい環境の整備も必要である。

次代を担う子供の安全を確保する観点から、未就学児を中心に子供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推進するとともに、地域で子供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。

あわせて、子供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。

(2) 重点

ア 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、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、歩行者優先が徹底されているとは言えない現状であり、特に、高齢者や子供にとって身近な道路の安全性を高める必要がある。

人優先の考えの下、未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路、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する。

また、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必要がある。

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時は手を上げるなど、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るほか、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）の改正により、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とともに、自転車の悪質・危険な違反に対しては厳正な取締りを推進する。

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の広報啓発に取り組む。

さらに、駆動補助機付自転車（以下「電動アシスト自転車」という。）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、車線や歩道の幅員の見直し等により、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り、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まちづくり等の観点にも配慮する。

自動車の運転者に対しても、令和8年4月から適用される自転車の側方を通過する際の安全確保に関する規定をはじめ、車道を通行する自転車の安全を確保するための交通ルールについて周知を図る。

イ 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、障がい者、子供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、生活道路における歩行者等の安全確保のための取組みを進め、「生活道路は人が優先」という意識を市民に浸透させることを目指す。

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の整備、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。

令和8年9月より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、広報啓発等を推進する。

また、生活道路における各種対策を実施していく上では、対策着手段階から一貫して市民の意見を反映していくことが重要であり、地域住民を交えた取組を進めるなど、対策の推進に当たっては留意する必要がある。

ウ 市民自らの意識改革等による交通安全意識の高揚

交通安全は、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、交通事故に遭わないという意識を再確認する必要がある。

そのためには、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、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仕組みづくりが必要である。

2 重点推進事項

(1) 先進技術の活用推進

衝突被害軽減ブレーキをはじめとした先進技術の活用は、交通事故が減少している要因のひとつと考えられるが、運転支援機能や自動運転は、それぞれについて機能に限界があることから、性能を過信・誤解せず、正しく理解し利用するよう広報啓発を推進する。

(2) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進

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傾向にあるが、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、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、交通事故の減少を図る。

(3) 地域が一体となった交通安全対策の推進

高齢化の一層の進展等に伴う地域社会のニーズと交通情勢の変化を踏まえつつ、安全・安心な交通社会の実現に向けた取組を具体化することが急がれる中で、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。

(4) 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、外国人運転者もさら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。

取組み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に、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、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が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。

(5) 特定小型原動機付自転車をはじ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とともに、交通指導取締りを推進する。

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交通安全対策を推進してきたが、今後も引き続き幹線道路における安全対策を推進するとともに、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ことが必要である。

(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

これまでの交通安全対策は、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、通学路、生活道路等において歩道を整備するなど、「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等の整備、効果的な交通規制の推進などきめ細かな交通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、自転車及び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。

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、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。

また、自転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。

このほか、警察等関係機関と道路管理者が連携し、車両の速度の抑制、道路の形状や交差点の存在の運転者への明示、歩行者と自動車の通行区分の明示等を進め、それぞれ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。

イ 通学路等における交通安全の確保

高校、中学校に通う生徒、小学校、幼稚園及び保育所等に通う児童や幼児の通行の安全を確保するため、通学路等の歩道整備等を関係機関と協議しながら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・自転車通行帯・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。

ウ 高齢者・障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備

高齢者や障がい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の整備や既設歩道の段差・傾斜・勾配の改善等を行う。

(2) 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、潜在的危険箇所の対策などきめ細かく効率的な事故対策を推進する。

ア 事故危険箇所（事故多発地点）事故防止対策の推進

特に、事故の発生割合の大きい道路や区間において、警察等関係機関や地域と連携して集中的な事故抑止対策を実施する。

また、事故危険箇所においては、信号機の新設、道路標識の高輝度化、歩道、防護柵、区画線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

幹線道路については、道路構造、交通安全施設の整備状況を勘案し、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、交通事故多発区間においては、追越しのための右側部分はみ出し通行禁止規制や速度規制等の必要な安全対策を推進する。

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、警察道路管理者等が連携して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

(1) 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、自転車及び自動車の適切な分離を図る。

(2) 一般道路と比較して、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の向上を図る。

オ 高規格幹線道路における交通事故防止対策の推進

高規格幹線道路においては、交通安全施設等の整備を計画的に進めるとともに、道路の拡幅等の改築事業、適切な道路の維持管理、道路交通情報の提供等を積極的に推進し、安全水準の維持、向上を図る。

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、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、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道路交通の安全に寄与する道路の改築事業を推進する。

(3) 交通安全施設等整備事業の推進

警察等関係機関と道路管理者が連携し、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事故抑止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を図る。

イ 幹線道路対策の推進

幹線道路では、事故危険箇所など、特に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。

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。

エ 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 将来の交通量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、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る。

(4) 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、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。

特に、地震発生時の応急活動を迅速かつ安全に実施できる道路網を確保するため、橋りょうの耐震対策を推進する。

また、豪雨時においても安全・安心で信頼性の高い道路網を確保するため、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又は代替する道路の整備を推進する。

さらに、津波に対しては、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及び津波被害発生時においても緊急輸送道路を確保するため、津波浸水域を回避する高規格幹線道路等の整備を推進する。

また、各種災害発生時の避難や防災拠点機能を有する新たな「道の駅」の整備の取組を引き続き推進する。

イ 災害発生時における交通規制

災害発生時は、警察や消防等関係機関と連携し、被災地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、必要な交通規制を迅速かつ的確に実施する。

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、緊急輸送道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、自治体管理道路を含めて、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・提供することを推進する。

(5) 総合的な駐車対策の推進

道路交通の安全と円滑化を図るため、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。

また、自動車交通が過密、混合化する幹線道路、市街地等における違法駐車をなくし、安全で円滑な道路交通を確保するための必要な施策について検討し、施設の整備に努めるものとする。

さらに、違法駐車の排除、自動車の保管場所の確保等については、市民に対する周知に努め、違法駐車の排除等への気運を醸成し、意識の高揚に努める。

(6) 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、許可条件の遵守、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、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。

(ロ) 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 子供の遊び場等の確保

子供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、良好な生活環境づくり等を図るため、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、欠壊又は異常気象等により交通が危険であると認められる場合及び道路に関する工事のためやむを得ないと認められる場合には、道路法（昭和27年法律第180号）に基づき、迅速かつ的確に通行の禁止又は制限を行う。

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るとともに、相手の立場を尊重し、他の人々や地域の安全にも貢献することが求められ、良き社会人を育成する上で、重要な意義を有している。

このため、基本となる交通ルールや交通マナーが身に着けられるよう「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推進する。

特に、高齢化が進む中で、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。

さらに、関係行政機関、関係民間団体、地域社会、企業及び家庭が交通安全について話し合い、注意を呼び掛けるとともに、交通安全教育・普及啓発活動の意義、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、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。

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、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。

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、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に努める。

イ 小学生に対する交通安全教育の推進

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、特別活動等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、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。

ウ 中学生に対する交通安全教育の推進

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、特別活動等学校の教育活動全体を通じて、安全な歩行、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。

エ 高校生に対する交通安全教育の推進

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、総合的な探求の時間、特別活動等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、免許取得前の性格を重視した交通安全教育を推進する。

関係機関・団体は、高等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。

このほか、令和8年4月から、17歳6か月での普通免許等の仮運転免許取得が可能となるが、仮運転免許期間中の違法な運転や交通事故を防止するため、関係機関・団体等が連携し、交通安全教育を行う。

オ 成人に対する交通安全教育の推進

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、免許取得後の運転者の教育を中心として行う。

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及び交通安全意識・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、民間の交通安全教育施設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推進する。

カ 高齢者に対する交通安全教育の推進

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、交通安全指導者の養成、

教材、教具の開発など指導体制の充実に努める。

また、関係団体と連携協力し、社会教育、福祉活動、各種行事等の多様な機会を活用した交通安全教育の実施に努める。

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、さわやかクラブ未加入者を中心に、民生委員や在宅福祉アドバイザー等の家庭訪問による個別指導、見守り活動や三師会（県医師会・歯科医師会・薬剤師会）会員等による医療関係施設利用の高齢者への助言（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。

このほか、高齢者同士の相互啓発の促進により、交通安全意識の向上を図るため、さわやかクラブ等における交通地域安全グラウンド・ゴルフ大会や体験型高齢者交通安全教室等の講習会を開催するなど積極的に働きかけ、地域、家庭における交通安全活動の主導的役割を果たすよう努める。

キ 障がい者に対する交通安全教育の推進

障がい者に対しては、交通安全のために必要な技能及び知識の習得のため、手話通訳員の配置、字幕入りビデオの活用等に努めるとともに、参加・体験・実践型の交通安全教育を開催するなど障がいの程度に応じ、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

外国人に対する交通安全教育に当たっては、自動車の左側通行、赤信号での右左折禁止、一時停止標識灯、自国の交通ルール等との違いを踏まえた、日本の交通ルール等を理解させることに努める。

(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、受講者が道路を安全に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。

交通安全教育を行う関係機関・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。

また、交通安全教育の効果を確認し、必要に応じて教育の方法、利用する教材等を見直して、社会やライフスタイルの変化、情報通信技術の進展を踏まえ、新たな手法等を活用し、効果的な交通安全教育に努める。

(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づけるとともに、市民自ら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関係機関・団体が相互に連携して、次の事項を運動の重点と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、子供の交通事故防止、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。

イ 歩行者の安全確保

⑦ 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、交通安全教育等を推進する。

歩行者に対しては、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るほか、横断前の安全確認の徹底、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の交通安全教育等を推進する。

⑧ 反射材用品等の普及促進

反射材用品等の普及を図るため、積極的な広報啓発を推進する。

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

ウ 自転車の安全利用の推進

⑦ 自転車の安全対策の強化

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するための交通安全教育等を強化する。

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。

また、令和8年4月から交通反則通告制度（いわゆる「青切符」）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する。

○ 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、「かごしま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。

○ 交通反則通告制度についての広報啓発を推進する。

(4) 自転車の交通安全教育の推進

自転車の交通安全教育は、「自転車の交通安全教育ガイドライン」を踏まえ、自治体、家庭、学校等の様々な教育主体が、それぞれが持つ教育機会に応じた交通安全教育を推進する。

エ 自動車（二輪車含む。）の安全運転の推進

(7) 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、自動車の運転者が全ての交通参加者に対し、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り、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に認定に役立ち、かつ、被害抑止にもつながること等について、広報啓発活動を推進する。

(4) 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・団体等が一体となった飲酒運転根絶活動等の取組みの展開を推進する。

また、交通ボランティアや安全運転管理者、運行管理者、酒類製造・販売業者、酒類提供飲食店等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さらに

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さらなる向上を図る。

(ウ) 「ながらスマホ」対策の強化

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、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

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。

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ことを引き続き周知し、県及び関係機関・団体等との協力の下、あらゆる機会・媒体を通じて積極的に着用徹底の普及啓発活動を展開する。

(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。

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を注意喚起し、チャイルドシートの使用効果及び使用方法について、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。

(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、顎紐をしっかりと締めるなど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、関係機関等と連携した広報啓発活動を推進し、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運機、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広報活動などを行い、農耕車

の安全利用の促進に努める。

オ 新しい小型モビリティの安全対策

(7) 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、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。

(4) 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順守する必要があることについて、関係機関等と連携して周知を図る。

カ 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、広報誌、防災行政無線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、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、実効性のある広報を次の方針により行う。

(7) 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や広報誌等により家庭に浸透するきめ細かな広報の充実に努め、子供、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を醸成する。

(4) 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、自転車や特定小型原動機付き自転車の交通ルールについて広報啓発活動を推進する。

キ その他の啓発活動の推進

(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、毎月 15

日を「高齢者交通安全の日」として定め、関係機関・団体等が街頭活動等を強化するとともに、広報・啓発活動を推進する。

- (イ) 高齢運転者標識の普及・活用を図るとともに、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、科学的な知見に基づいた広報を積極的に行う。

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」「トンネル内ライト点灯」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。

- (ロ) 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行うことができるよう、地理情報システム等を活用した交通事故分析の高度化を推進し、事故多発地点等に関する情報の提供に努める。

(4) 交通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。

ア 自治組織（区）との連携

自治組織である区は、本市の行政の先端に位置する基礎的な地縁の団体であり、市民の約8割が77の区のいずれかに属している。

地域の生活の安全活動の一端として交通安全活動を位置づけ、今後も交通安全に関する広報の市民への伝達団体や地域の交通事情の情報の提供を依頼するとともに、コミュニティ活動における体験型等の交通安全教育の場として活発な活動を促すものとする。これらの連携した取組により、道路網の進展、沿道の土地の利用状況の変化等地域の実情に即したきめ細かな交通安全活動を今後も強力に推進するものとする。

イ 交通安全専門指導員の活動の強化

交通安全教育及び交通者への指導を担う交通安全専門指導員は、早朝の交通が過密となる時間帯及び児童の帰宅時における時間帯の広報、指導活動、子供や高齢者などの交通弱者に対する交通安全教室を精力的に実施してきた。

今後も、引き続き交通指導の技能を高めるよう努めながら、警察等関係団体との連携を密にして参加、体験、実践型の交通安全教育をはじめとして教育素材及び手法の開発を行い、市の交通状況に応じた、効果的な交通安全指導を目指すものとする。

ウ 交通安全協力員の充実強化

交通安全協力員は、県民交通安全の日（毎月 20 日）及び交通安全週間等街頭指導を通じて、児童・生徒等交通弱者の交通安全指導に努め、市民の交通安全意識の高揚を図るため、市民の身近な存在として欠くことのできない交通安全指導者である。

今後も、行政と民間が一体となった交通安全対策を推進する中で、常に連携しながら効果的な運動を確立するとともに、協力員の活動の充実を図るために交通安全の資料等を積極的に提供し、交通安全活動の推進を図る。

(5) 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、地域住民にとどまらず、当該地域を訪れ、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事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、住民の参加・協働を積極的に促進する。

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り、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、横断歩道においては、歩行者が優先であることを含め、高齢者や障がい者、子供をはじめとする歩行者や自転車に対する保護意識の広報を図る。

(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着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

育の充実を図る。

また高齢運転者の安全意識を高めるため、高齢運転者に対する高齢運転者標識（高齢者マーク）の表示の促進を図るとともに、他の年齢層に対しても、高齢運転者の特性を理解し、高齢運転者標識を表示した車両に対する保護意識の向上に努める。

(2) 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、事業場における管理体制の確立、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高揚等を促進する。

(3) 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、特別警報・警報・予報等の適時・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

衝突被害軽減ブレーキの普及等に伴い、交通事故件数及び死傷者数は減少傾向にあるが、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、運転者がその機能を正確に把握して正しく使用してもらうための啓発を推進する。

5 暴走族対策の推進

暴走族（暴走族及び違法行為を敢行する旧車会員（暴走族風に改造した旧型の児童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、次の暴走族対策を推進する。

(1) 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。

(2) 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。

(3) 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、道

路運送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、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、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による応急手当の普及等を促進する。

(1) 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。

(2) 多数の負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、救護訓練の実施及び消防機関や医療機関等の連携による救助・救急体制の充実を図る。

(3) 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

現場におけるバイスタンダー（現場に居合わせた人）による応急手当の実施により、救命効果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、消防機関等が行う講習会等の普及啓発活動を推進する。

(4) 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。

(5) 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。

(6) 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積極的活用を推進する。

(7) 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。

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、精神的及び経済的な打撃を受ける、又はかけがえのない生命を絶たれるなど、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下、交通事故被害者等のための施策を推進する。

(1) 交通事故相談活動の推進

市民からの交通事故その他交通関係諸問題の相談に適切に応じるため、相談窓口の充実に努め、関係機関等との連絡協調の促進を図る。

また、鹿児島県交通事故相談所その他の利用可能な相談所の開設等について、交通事故当事者が十分活用できるように広報誌、防災行政無線等を利用し、市民への周知に努める。

(2) 損害賠償補償制度の加入等

ア 任意の自動車損害賠償責任保険加入の広報

自賠責保険（自賠責共済）とともに重要な役割を果たしている任意の自動車保険（自動車共済）は、補償範囲や金額、サービスの内容も多様化してきており、交通事故被害者等の救済に大きな役割を果たしているため、被害者救済等の充実につながるよう、その普及率の向上に努めるため、引き続き広報に努める。

イ 阿久根市交通災害共済制度への加入の促進

交通安全への意識高揚の動機付けとし、また、交通事故による被害救済として、阿久根市交通災害共済制度への加入の促進を図る。

【参考資料】

1 阿久根市の世帯数、人口、高齢者数、運転免許保有者数の推移

(単位 世帯、人、%)

年	世帯数	人口	65 歳以上		運転免許保有者	
			人口	割合	保有者数	取得率
令和 3	9,994	19,610	8,153	41.6	13,245	67.5
令和 4	9,865	19,135	8,160	42.6	13,230	69.1
令和 5	9,790	18,743	8,048	42.9	13,502	72.0
令和 6	9,691	18,349	7,956	43.4	12,881	70.2
令和 7	9,617	18,006	7,866	43.7	12,736	70.7

注 世帯数、人口、高齢者数等は、住民基本台帳の各年 4 月 1 日現在の値
運転免許保有者数は、鹿児島県警察本部の統計による。

2 阿久根市における交通事故の状況

(1) 発生件数

(単位 件、%)

年	全体	65 歳以上		中学生以下		高校生	
		件数	割合	件数	割合	件数	割合
令和 3	28	11	39.3	3	10.7	0	0.0
令和 4	29	15	51.7	4	13.8	2	6.9
令和 5	31	20	64.5	3	9.7	2	6.5
令和 6	26	16	61.5	0	0.0	1	3.8
令和 7	23	17	73.9	1	4.3	2	8.7

注 鹿児島県警察本部及び阿久根警察署の統計による。

(2) 死亡者数及び負傷者数

(単位 人、%)

年	死亡者							負傷者
	全体	65 歳以上		中学生以下		高校生		
		件数	割合	件数	割合	件数	割合	
令和 3	2	1	50.0	0	0.0	0	0.0	36
令和 4	2	2	100.0	0	0.0	0	0.0	32
令和 5	1	1	100.0	0	0.0	0	0.0	36
令和 6	0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	32
令和 7	0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	24

注 鹿児島県警察本部及び阿久根警察署の統計による。

3 市内の車両台数

(単位 台)

年	四 輪	二 輪	原 付	合 計	免許取得 者1人当 たりの保 有台数
令和3	18,750	437	941	20,128	1.52
令和4	18,245	474	937	19,656	1.51
令和5	18,964	503	900	20,367	1.58
令和6	18,476	517	888	19,881	1.56
令和7	令和8年6月1日時点未発表				

注 鹿児島県警察本部の統計（九州運輸支局鹿児島運輸支局、市町村照会）による。