

# 第11次阿久根市交通安全計画

(素案)

## 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、10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、取り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。

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ことが求められている。

ここに、「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」を基本理念として掲げ、第11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	
子どもと高齢者の安全確保	5
(2) 重点	
ア 歩行者及び自転車の安全確保	6
イ 生活道路における安全確保	6
ウ 市民自らの意識改革等による交通安全意識の高揚	6
2 重点推進事項	
(1) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進	7
(2) 地域が一体となった交通安全対策の推進	7
第2節 講じようとする施策	7
1 高齢者の交通安全対策の充実・強化	7
2 道路交通環境の整備	8
(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	8
ア 生活道路における交通安全対策の推進	8
イ 通学路等における交通安全の確保	8
ウ 高齢者・障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備	8
(2) 幹線道路における交通安全対策の推進	9
ア 事故危険箇所（事故多発地点）対策の推進	9
イ 重大事故の再発防止	9
ウ 道路の改築等による交通事故対策の推進	9

(3) 交通安全施設等整備事業の推進	9
ア　歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進	9
イ　幹線道路対策の推進	9
ウ　農道対策の推進	9
エ　道路交通環境整備への住民参加の促進	9
(4) 災害に備えた道路交通環境の整備	10
ア　災害に備えた道路の整備	10
イ　災害発生時における交通規制	10
ウ　災害発生時における情報提供の充実	10
(5) 総合的な駐車対策の推進	10
(6) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備	10
ア　道路の使用及び占用の適正化等	10
イ　子どもの遊び場等の確保	11
ウ　道路法に基づく通行の禁止又は制限	11
3 交通安全思想の普及徹底	11
(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	12
ア　幼児に対する交通安全教育	12
イ　小学生に対する交通安全教育	12
ウ　中学生に対する交通安全教育	12
エ　高校生に対する交通安全教育	13
オ　成入に対する交通安全教育	13
カ　高齢者に対する交通安全教育	13
キ　障がい者に対する交通安全教育	14
(2) 効果的な交通安全教育の推進	14
(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進	14
ア　交通安全運動の推進	14
イ　横断歩行者の安全確保	15
ウ　自転車の安全利用の推進	15
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	15
オ　チャイルドシートの正しい着用の徹底	16
カ　反射材用品の普及促進	16
キ　飲酒運転の根絶に向けた交通安全教育及び 広報啓発活動の推進	16

ク 農耕車の安全利用の推進	1 6
ケ 効果的な広報の実施	1 6
コ その他の普及啓発活動の推進	1 7
(4) 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進	1 7
ア 区の活用	1 8
イ 交通安全専門指導員の活動の強化	1 8
ウ 交通安全協力員の充実強化	1 8
(5) 地域における交通安全活動への参加・協働の推進進	1 8
4 救助・救急活動の充実	1 9
(1) 救助体制の整備・拡充	1 9
(2) 多数傷病者発生時における救助・救急体制の充実	1 9
(3) 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	1 9
5 被害者支援の充実と推進	1 9
(1) 交通事故相談活動の推進	1 9
(2) 損害賠償補償制度の加入等	1 9
ア 任意の自動車損害賠償責任保険加入の広報	1 9
イ 阿久根市交通災害共済制度への加入の促進	2 0

## 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」

本市では、令和2年に策定した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。

のことから、「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」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。

この間の本市の交通情勢は、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る。

そして、行政、学校、家庭、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ある。

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。

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では、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、なか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2年9月1日現在19,941人で、平成28年の同時期と比べて1,671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2年9月1日現在41.0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、平成28年の93件から年々減少し、令和2年には34件となり、第10次の計画で年間100件以下とした目標は達成でき、この間、減少傾向にある。

イ 死者数は、年間ゼロを目標として掲げ、平成29年と平成30年には達成したが、平成28年は3人、令和元年は6人、令和2年は2人であった。

ウ 負傷者数は、平成28年は113件であったが、令和2年は42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、平成29年は41.6パーセントであったが、他の年は50パーセントを超え、令和2年は58.8パーセントとなっている。

オ 免許の保有率は、ほぼ横ばいであるが、高齢者では40パーセントを超えていている。

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) 発生箇所は、交通量の多い国道においてその半数近くを占めている。
- (イ) 事故類型では、約4割が追突事故、約2割が自損事故となっており、事故原因は、前方不注意による事故が全体の約4割を占め、安全不確認、動静不注視と合わせて運転者の注意義務違反が約7割を占めている。
- (ウ) 発生多発時間帯は午前7時台及び午後5時台が多く、曜日別では月曜日と火曜日が多くなっており、高齢者関連事故が約半数を占めている。
- (エ) 重大事故につながるおそれがある飲酒運転による事故も年数件発生しており、取締り状況では、第10次の計画期間中は平成28年の12件を最高に年間約7件が検挙されている。
- (オ) 交通違反取締り状況においては、一時不停止違反、シートベルト違反、速度違反の占める割合が高い。

## 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7年までに、国では「年間の24時間交通事故死者数を2,000人以下」、県では「年間の24時間死者数を43人以下、年間の重傷者数を400人以下」にすることを目指すとしている。

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60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。

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て取り組むものとする。

#### 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 子どもと高齢者の安全確保

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。

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や幼い子どもと一緒に移動しやすい環境の整備も求められている。さらに、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・安心な歩行空間を確保するとともに、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。

あわせて、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。

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して高齢者等福祉タクシー制度等を周知し利用を促進する。

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、多様な交通手段の安全な利用を図るための対策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バリアフリー化された道路交通環境の形成を図ることも重要である。

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。

## (2) 重点

### ア 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、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。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おり、歩道の整備等による歩行空間の確保を積極的に進めていく必要がある。

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、まちづくりの観点にも配慮し、自転車の交通ルールに関する交通安全教育等の充実を図る必要がある。

### イ 生活道路における安全確保

生活道路においては、高齢者、障がい者、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る。

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。

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」という意識の浸透を目指す。

### 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認識する必要がある。

そのためには、市民の間に、「安全で安心な交通社会を構築していこう」とする主体的で前向きな意識が広が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っていくなど、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) 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、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、交通事故の減少を図っていく。

### (2) 地域が一体となった交通安全対策の推進

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

## 第2節 講じようとする施策

### 1 高齢者の交通安全対策の充実・強化

高齢化の進展に伴い、高齢者が当事者となる交通事故が一層増加することが懸念される。

このことから、本市においては、高齢者の交通事故防止を最重要課題として捉え、道路交通環境の整備や地域に密着した交通安全活動の推進等、特に高齢者に配慮した施策を重点的に推進し、高齢者が安全にかつ安心して移動できる交通社会を目指す。

また、高齢運転者の交通事故防止対策として、高齢運転者の運転免許証返

納制度は有効な施策であることから、警察等関係機関と連携しこれらの制度の周知に努めるとともに、市が実施している高齢者等福祉タクシー制度や乗合タクシー制度の利用の促進を図る。

## 2 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り、特に交通の安全を確保する必要がある道路において、歩道等の交通安全施設の整備、効果的な交通規制の推進などきめ細かな交通事故対策を実施することにより、車両の速度抑制や、自動車、自転車、歩行者等の異種交通が分離された安全な道路交通環境を形成する。

#### ア 生活道路における交通安全対策の推進

生活道路においては、警察等関係機関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

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、公共施設、福祉施設、病院等の周辺を中心に平坦性が確保された歩道等の整備や既設歩道の段差・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死傷事故率の高い区間や、地域の交通安全の実績を踏まえた区間を優先的に選定し、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）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 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、速やかに当該箇所の道路交通環境等事故発生の要因について調査するとともに、発生要因に即した所要の対策を早急に講ずることにより、当該事故と同様な事故の再発防止を図る。

### ウ 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等道路の改築等による交通安全対策を推進する。

## (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方のと「ゾーン30」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どもが日常的に集団で移動する経路における安心・安全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、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。

#### (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

豪雨、地震、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、橋梁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を確保するため、津波浸水域を回避する道路等の整備を推進する。

あわせて、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、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・分析し、インターネット等を活用して道路・交通に関する災害情報等を提供する。

#### (5) 総合的な駐車対策の推進

道路交通の安全と円滑を図るため、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有の許可に当たつ

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、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。

(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調整する。

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、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。

### 3 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。

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とともに、高齢社会が進展する中で、高齢者自身の交通安全意識の向上を図るとともに、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、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する。

そして、関係行政機関、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、一体となった交通安全教育・普及啓発活動を促進する。

## (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。

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、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、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に努める。

### 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、特別活動など学校教育活動全体を通じて、安全な歩行、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、小学生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

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、特別活動などの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

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の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。

#### 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、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

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、用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、各種の行事等の多様な機会を捉えて、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つた老人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。

高齢者同士の相互啓発の促進により、交通安全意識の高揚を図るため、老人クラブ等における交通地域安全グラウンド・ゴルフ大会や交通安全シルバーライダー等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指導し、援助を行う。

#### キ 障がい者に対する交通安全教育

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して、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。

### (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、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。

### (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、市民自らの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。

- (ア) 高齢者の交通事故防止
- (イ) 子どもの交通事故防止
- (ウ) 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
- (エ) 夜間（特に薄暮時）における交通事故防止
- (オ) 自転車の安全利用の推進
- (カ) 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

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 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等、歩行者が自らの安全を守るための交通行動を促すための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。

自転車乗用中の交通事故や自転車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等自転車の正しい乗り方に関する普及啓発の強化を図る。

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。

#### 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る、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ため、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普及啓発活動を展開する。

オ チャイルドシートの正しい着用の徹底

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、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。

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等を推進する。

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

飲酒運転については、重大な事故を引き起こすことから、車を運転する者はもとより、家庭、地域、職場で飲酒運転防止を推進し、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やアルコール検知器を活用した運行前検査の励行に努めるなど、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の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についての広報啓発活動などを行い、農耕車の安全利用の促進に努める。

ケ 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、違法駐車の排除等を図る。

また、運転中のスマートフォンの操作等の危険性について周知を図る。

(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、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を醸成する。

#### コ その他の普及啓発活動の推進

(ア) 高齢運転者標識（高齢者マーク）の普及を図るとともに、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。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、歩行者には反射材用品の着用の定着を促す。

(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、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。

交通の安全は、市民の安全意識により支えられるものであり、安全で良

好な地域における市民生活を形成するため、行政と市民が一体となった交通安全対策を展開し、交通安全意識の高揚に努める。

#### ア 区の活用

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の団体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として、また地域の交通事情の情報の提供者としてお願いし、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学童の帰宅時における時間帯の広報、指導活動、子ども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、もって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。

#### 4 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、被害を最小限とするため、高速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・拡充に努める。

##### (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) 多数傷病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と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、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、普及啓発活動を推進する。

#### 5 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被害を受け、又はかけがえのない命を絶たれるなど、深い悲しみやつらい体験をされており、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、市民に対する周知に努める。

##### (2) 損害賠償制度の加入等

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おり、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、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、運転免許保有者数の推移

年	世帯数	人口	65歳以上の者		運転免許	
			人口	割合	保有者数	取得率
H28	世帯 10,355	人 21,603	人 8,259	% 38.2	人 14,473	% 67.0
H29	10,270	21,118	8,253	39.1	14,224	67.4
H30	10,143	20,681	8,180	39.6	14,021	67.8
R1	10,073	20,238	8,161	40.3	13,776	68.1
R2	10,050	19,918	8,179	41.1	13,545	68.0

(注 人口等は、住民台帳登録による9月現在の数値。運転免許保有者数は、鹿児島県警察本部の交通統計の数値を使用した。)

### 2 阿久根市における交通事故の状況

年	発生件数	死亡者数	負傷者数	65歳以上の者の件数	中学生以下の者の件数	高校生の件数
H28	93	3	113	55 (死者 3) ( 59.1% )	15 (死者 0) ( 16.1% )	2 (死者 0) ( 2.2% )
H29	77	0	102	32 (死者 0) ( 41.6% )	7 (死者 0) ( 9.1% )	5 (死者 0) ( 6.5% )
H30	60	0	75	31 (死者 0) ( 51.7% )	9 (死者 0) ( 15.0% )	3 (死者 0) ( 5.0% )
R1	54	6	56	27 (死者 1) ( 50.0% )	11 (死者 2) ( 20.4% )	3 (死者 0) ( 5.6% )
R2	34	2	42	20 (死者 2) ( 58.8% )	3 (死者 0) ( 8.8% )	1 (死者 0) ( 2.9% )

(注 鹿児島県警察本部及び阿久根警察署による統計の数値を使用した。人身事故の数である。)

### 3 市内の車両台数

(単位:台)

年	四 輪	二 輪	原 付	計	免 許 人 口 1 人 当 た り の 保 有 台 数
H28	19,556	369	1,310	21,235	1.5
H29	19,490	387	1,233	21,110	1.5
H30	19,465	401	1,171	21,037	1.5
R1	19,392	403	1,078	20,873	1.5
R2	19,060	430	985	20,475	1.5

(注 鹿児島県警察本部の交通統計数値を使用した。)