

第 1 1 次 鹿 児 島 市 交 通 安 全 計 画

(令 和 3 年 度 ~ 7 年 度)

鹿 児 島 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	6
	第2節 交通安全計画における目標	12
	第3章 道路交通安全についての対策	13
	第1節 今後の道路交通安全対策を考える視点	13
	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	13
	◎ 最重点 子どもと高齢者の安全確保	13
	◎ 重点	15
	(1) 歩行者及び自転車の安全確保	15
	(2) 生活道路における安全確保	16
	(3) 市民自らの意識改革等による交通安全意識の高揚	16
	2 重点推進事項	17
	(1) 先端技術の活用促進	17
	(2) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進	17
	(3) 地域が一体となった交通安全対策の推進	17
	(4) セーフコミュニティの取組の推進	18
	第2節 講じようとする施策	19
	1 道路交通環境の整備	19

(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	1 9
(2) 高速道路の更なる活用促進による 生活道路との機能分化	2 1
(3) 幹線道路における交通安全対策の推進	2 1
(4) 交通安全施設等整備事業の推進	2 3
(5) 高齢者等の移動手段の確保・充実	2 5
(6) 歩行者空間のユニバーサルデザイン化	2 5
(7) 無電柱化の推進	2 5
(8) 効果的な交通規制の推進	2 5
(9) 自転車利用環境の総合的整備	2 6
(10) 交通需要マネジメントの推進	2 7
(11) 災害に備えた道路交通環境の整備	2 8
(12) 総合的な駐車対策の推進	2 8
(13) 道路交通情報の充実	2 9
(14) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備	3 0
2 交通安全思想の普及徹底	3 1
(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	3 3
(2) 効果的な交通安全教育の推進	3 7
(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進	3 8
(4) 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進	4 3
(5) 地域における交通安全活動への参加・協働の推進	4 3
3 安全運転の確保	4 3
(1) 運転者教育等の充実	4 4
(2) 安全運転管理の推進	4 5
(3) 道路交通に関する気象情報の充実	4 5
4 車両の安全性の確保	4 5
(1) 自動車の検査及び点検整備の充実	4 6
(2) 自転車の安全性の確保	4 7
5 道路交通秩序の維持	4 8
(1) 交通の指導取締りの強化等	4 8
(2) 暴走族対策の推進	4 9
6 救助・救急活動の充実	5 0
(1) 救助・救急体制の整備	5 0
(2) 救急医療体制の整備	5 2

(3) 救急関係機関の協力関係の確保等	5 2
7 被害者支援の充実と推進	5 2
(1) 損害賠償の請求についての援助等	5 3
(2) 交通事故被害者支援の充実強化	5 3
第2部 鉄軌道交通の安全	5 4
第1章 鉄軌道及び踏切事故のない社会を目指して	5 5
第1節 鉄軌道及び踏切事故の状況等	5 5
1 鉄軌道及び踏切事故の状況	5 5
2 近年の運転事故、踏切事故の特徴	5 5
第2節 鉄軌道交通の安全についての目標	5 5
第2章 鉄道交通の安全についての対策	5 6
第1節 今後の鉄道交通安全対策を考える視点	5 6
第2節 講じようとする施策	5 6
1 鉄道交通環境の整備	5 6
(1) 鉄道施設の点検と整備	5 6
(2) 運転保安設備等の整備	5 6
2 鉄道の安全な運行の確保	5 7
(1) 保安監査の実施	5 7
(2) 乗務員及び保安要員の教育の充実及び資質の向上	5 7
(3) 安全上のトラブル情報の共有・活用	5 7
(4) 鉄道交通の安全に関する知識の普及	5 7
(5) 気象情報等の充実	5 8
(6) 大規模な事故等が発生した場合の適切な対応	5 8
(7) 運輸安全マネジメント評価の実施	5 8
(8) 計画運休への取組	5 9
3 救助・救急活動の充実	5 9
4 踏切道における施策	5 9
(1) 踏切道の立体交差化、構造の改良及び 歩行者等立体横断施設の整備の促進	5 9
(2) 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施	6 0
(3) 踏切道の統廃合の促進	6 0
(4) その他踏切道の交通の安全と 円滑化を図るための措置	6 0
第3章 軌道交通の安全についての対策	6 2

第1節	今後の軌道交通安全対策を考える視点	6 2
第2節	講じようとする施策	6 2
1	軌道交通環境の整備	6 2
	(1) 路線施設等の整備	6 2
	(2) 電車架線の整備	6 2
	(3) 信号保安設備の整備	6 2
2	軌道の安全な運行の確保	6 2
3	救助・救急活動の充実	6 3
4	踏切道における施策	6 3
	(1) 踏切保安設備の整備	6 3
	(2) その他踏切道の交通の安全を図る措置	6 3
参考	交通安全対策基本法（抜粋）	6 4
	鹿児島市交通安全対策会議条例	6 4
	鹿児島市交通安全対策会議委員構成	6 6
	用語解説	6 7

I 計画の基本的事項

第11次鹿児島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

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次の鹿児島市交通安全計画（以下「交通安全計画」という。）を策定し、以後5年ごとに交通安全計画を改訂し、国、県、市、関係機関・団体等が一体となって各般にわたる交通安全対策を強力に実施してきた。

その結果、平成17年に約5,000件あった本市における交通事故件数は、令和2年には1,764件まで減少した。一方、道路交通事故による死者数は、昭和58年の48人をピークとして増減を繰り返しながら減少し、平成27年には8人となったものの令和2年は13人であった。

また、鉄軌道の分野においても、事故件数は減少しているが、大量・高速輸送システムの進展の中で、一たび交通事故が発生した場合には、多数の死傷者を伴う重大な事故となるおそれが常にある。

人命尊重の理念のもと、交通事故のない安全で安心な鹿児島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」

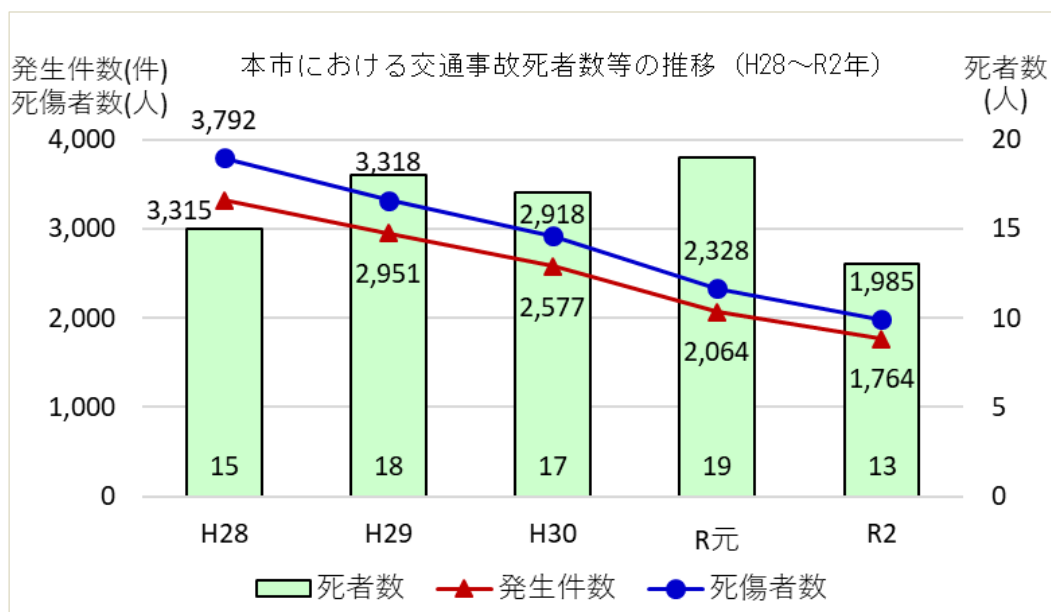
5 第10次交通安全計画の成果

第10次交通安全計画（平成28年度～令和2年度）では、道路交通及び鉄軌道交通の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た。

道路交通の安全において、第10次交通安全計画「年間の交通事故死者数(24時間以内)10人以下」という目標については、最小の年間死者数が令和2年の13人であり、目標には届かなかったが、増減はあるものの10人台で推移している。

なお、「年間の死傷者数3,000人以下」の目標については、平成30年に2,918人、令和元年に2,328人、令和2年には1,985人まで減少し、3年連続で目標を達成した。



※鹿児島県警察本部資料を基に作成

Ⅱ 施策の展開

第1部 道路交通安全

1 道路交通事故のない社会を目指して（基本的考え方）

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

2 道路交通安全についての目標

令和7年までに

- ◆ 年間の交通事故死者数（24時間以内）を10人以下
- ◆ 年間の重傷者数を170人以下
にすることを旨とする。

3 道路交通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
- ④ セーフコミュニティの取組の推進

4 講じようとする7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

第1章 道路交通事故のない社会を目指して

近年の本市の交通情勢は、発生件数、死傷者数ともに減少傾向であるが、一方で、高齢者の交通事故死者数は全死者数の過半数を占めており、県においても同様の状況となっている。

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おり、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、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、地域の交通事情等を踏まえたうえで、それぞれの地域における活動を強化していくことが重要である。その際、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ある。

特に、生活道路における交通安全対策については、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い。

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有効かつ重要となる。

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

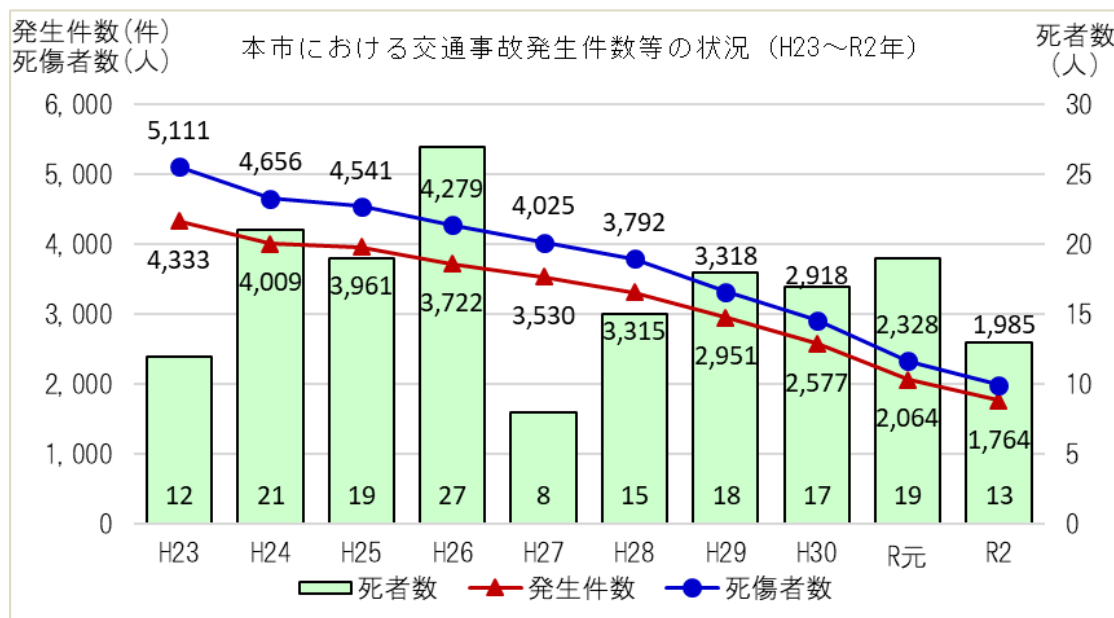
第1節 道路交通事故の現状と今後の見通し

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、昭和58年に48人とピークを迎えたが、昭和59年以降、変動はあるものの減少傾向に向かい、平成2年には24人と半減した。その後、増減を繰り返しながら推移していたが、平成27年には8人となり、ピーク時の6分の1となった。

平成28年に国が示した第10次交通安全基本計画の「令和2年までに年間の交通事故死者数を2,500人以下にする」という目標を受け、本市においてもその実現を目指すこととし、第10次交通安全計画において「年間の24時間死者数10人以下」の目標を掲げた。第10次期間中においても、各種施策を講じてきたが、令和2年の13人が最小となり、目標には届かなかったものの長期的には20人を上回ることなく推移している。

なお、死傷者数は、平成20年以降減少が続き、平成30年には3,000人を下回り、第10次交通安全計画の「令和2年までに死傷者数を年間3,000人以下にする」目標を3年連続して達成し、令和2年には2,000人を下回るまで減少している。



※鹿児島県警察本部資料を基に作成

【参考】 これまでの計画における交通事故死者数の目標値と実数値

	目標値	説明	実数値
第8次 (H18～H22)	15人以下	平成22年までに	H22 14人
第9次 (H23～H27)	10人以下	平成27年までに	H27 8人
第10次 (H28～R2)	10人以下	令和2年までに	R2 13人

※実数値は、各計画期間中の最小値

2 道路交通事故等の特徴と課題

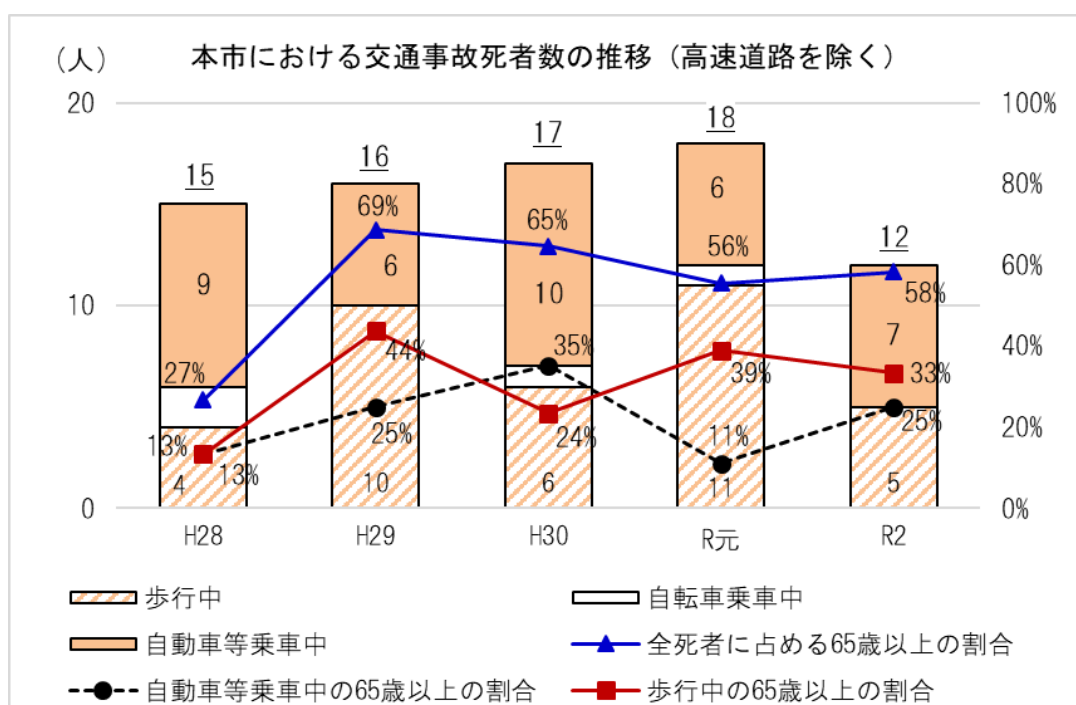
(1) 交通事故の特徴

ア 交通事故死者は、歩行中の高齢者が多い

全交通事故死者に占める65歳以上の高齢者の割合は、平成29年以降、4年連続で過半数を超えている。

また、高齢者のうち、歩行中の死者が多く、平成29年、令和元年は約4割を占めている。

今後も、高齢化が進展することが予想され、また、令和4年からは、いわゆる「団塊の世代」が、後期高齢者にあたる75歳に達し始めることから、高齢者の安全の確保が一層重要となる。

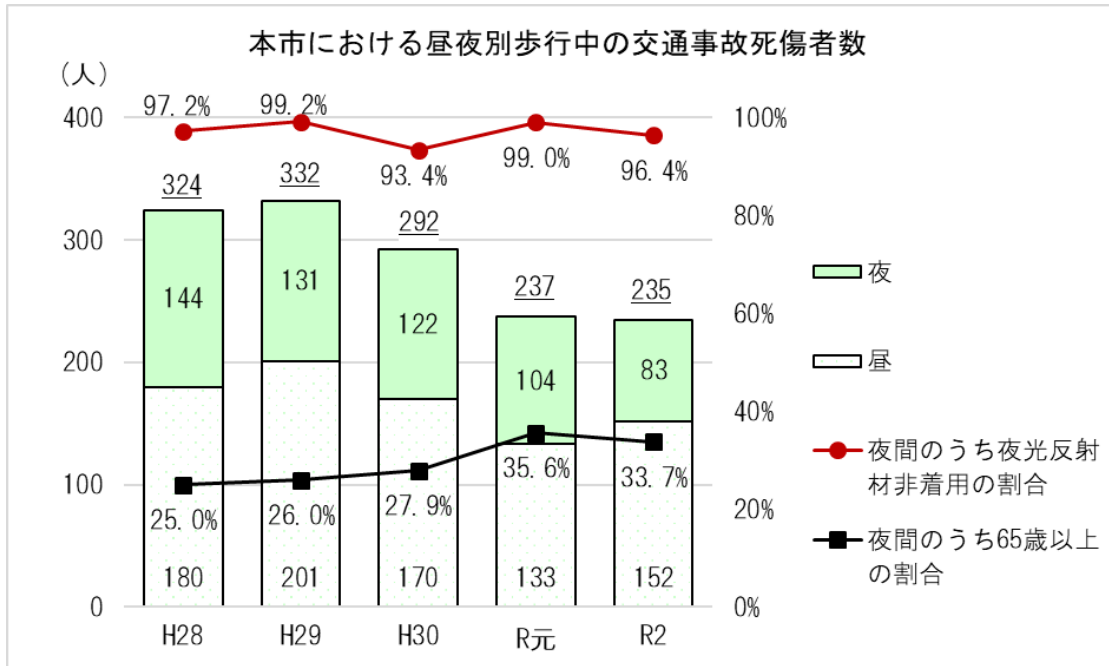


※鹿児島県警察本部資料を基に作成

イ 歩行中の交通事故死傷者は夜間が4割を占める

歩行中の交通事故死傷者は、夜間が約4割、そのうち高齢者が約3割を占めている。

また、夜間、交通事故で死傷した歩行者の9割が、夜光反射材を着用していない。

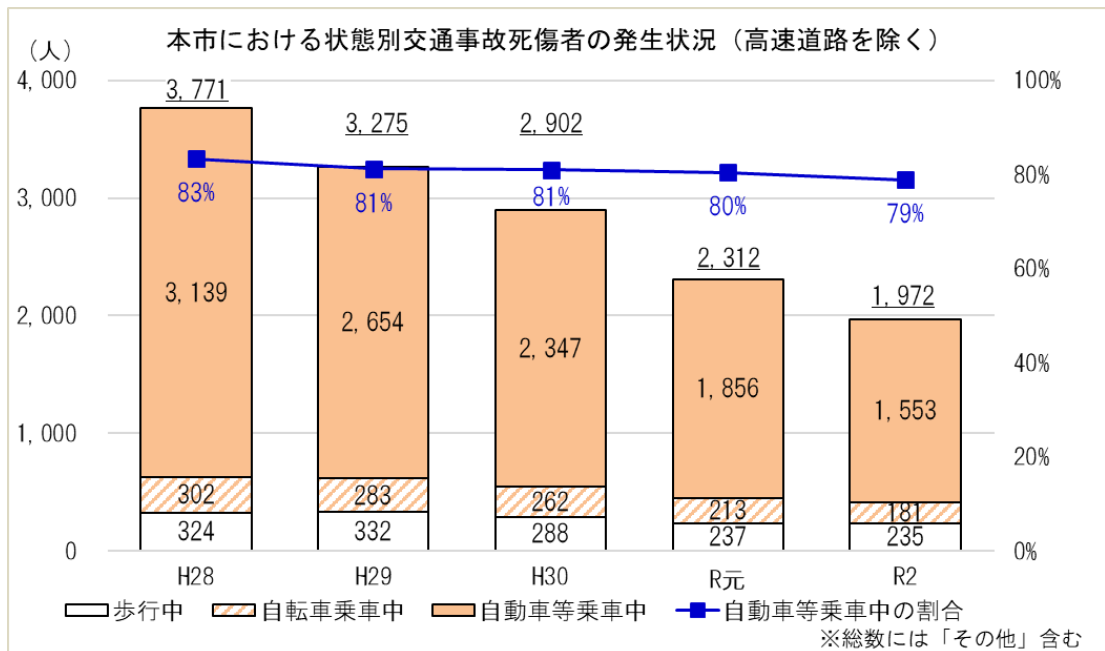


※鹿児島県警察本部資料を基に作成

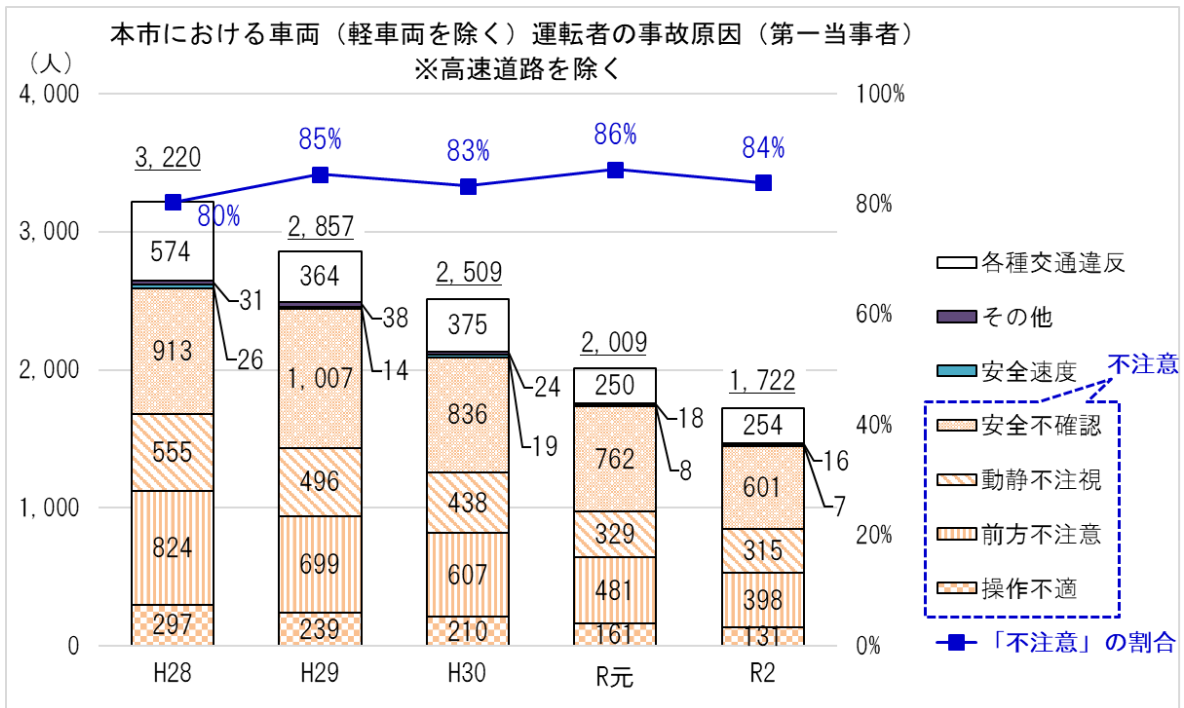
(2) 交通事故死傷者の状態別発生状況等

交通事故による死傷者の発生状況を事故状態別で見ると、自動車等乗車中が約8割を占めている。

また、車両運転者の事故原因は、安全不確認や前方不注意などが多く、ちょっとした不注意が交通事故を引き起こしている状況にある。



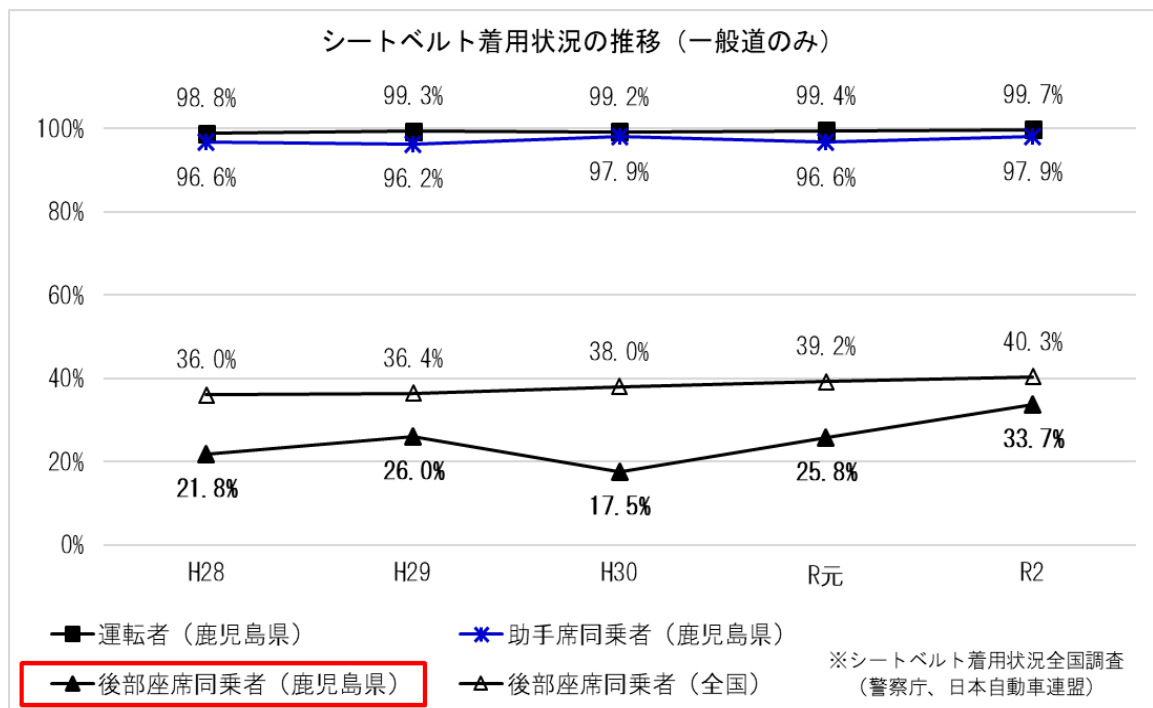
※鹿児島県警察本部資料を基に作成



※鹿児島県警察本部資料を基に作成

さらに、シートベルト着用率については、後部座席同乗者が2割から3割程度にとどまっている。

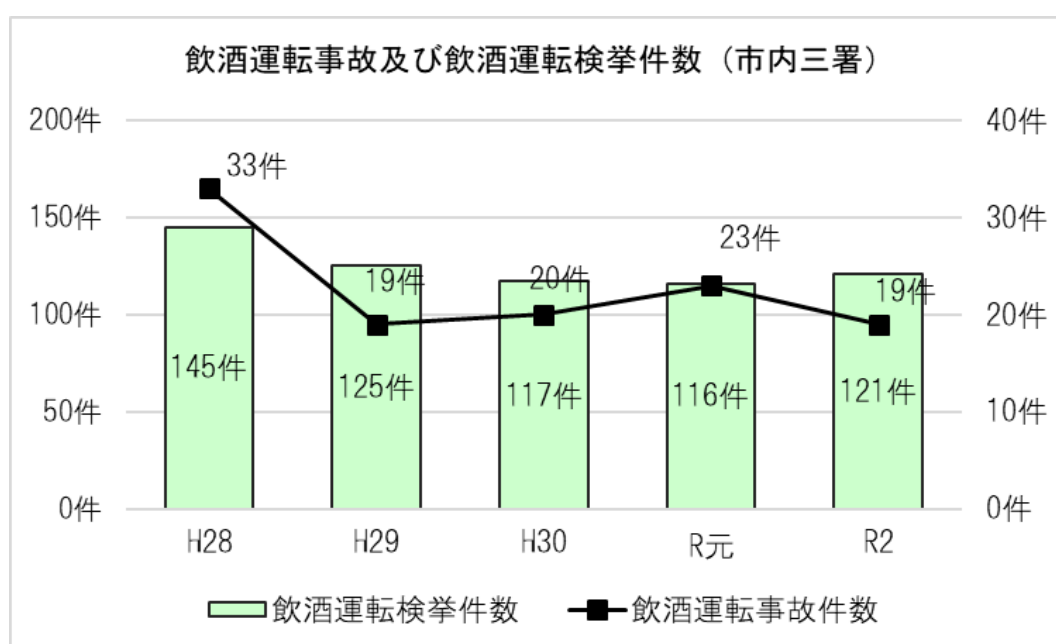
自動車乗車中の交通事故死傷者を減少させるためには、交通事故発生時の被害軽減効果の高いシートベルトの着用を徹底する必要がある。



(3) 飲酒運転による事故

飲酒運転については、平成11年1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、道路交通法の改正により、厳罰化や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減少したものの、近年は下げ止まりの傾向にある中で、令和3年2月、3月には飲酒運転による交通死亡事故が連続して発生しており、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。



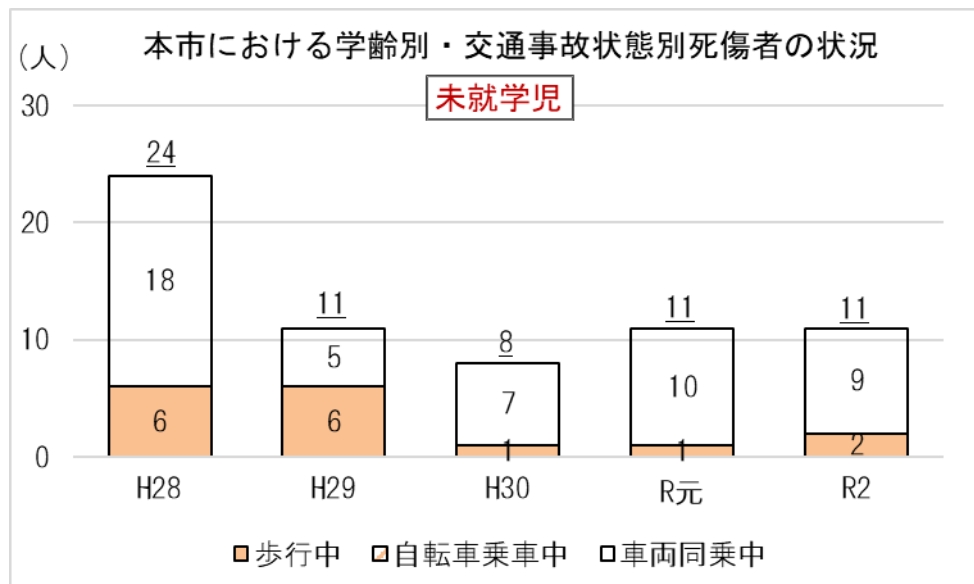
※鹿兒島県警察本部資料を基に作成

(4) 子どもの交通事故

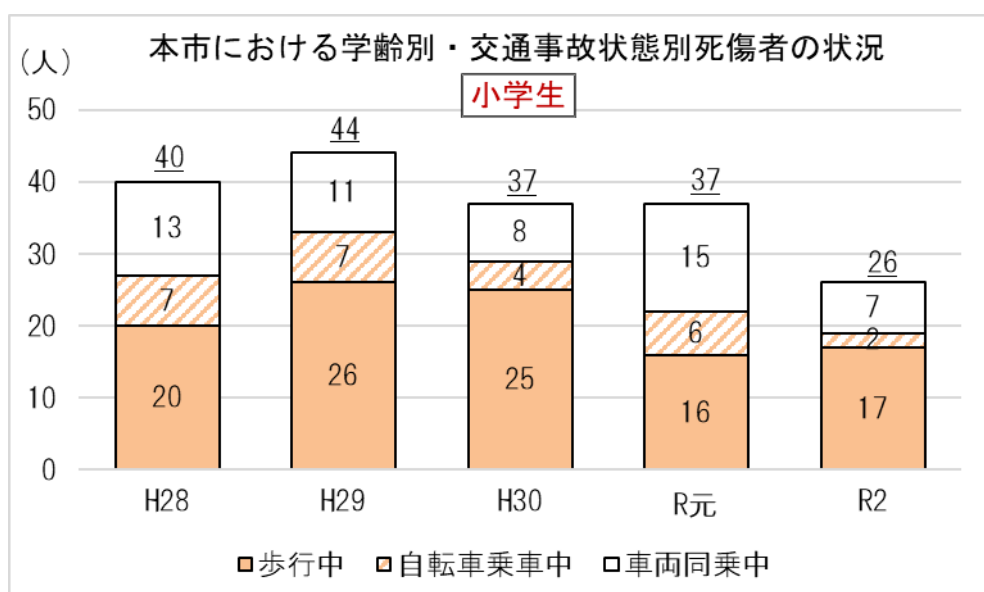
子どもが死傷者となる交通事故は、未就学児は車両同乗中が多い傾向にあり、車両乗車中の子どもの負傷事故を減少させるためには、交通事故発生時の被害軽減効果の高いチャイルドシート正しい使用を徹底する必要がある。

次に、小学生は歩行中の交通事故が多い傾向にあり、基本的な交通ルールや交通マナーを習得させる必要がある。

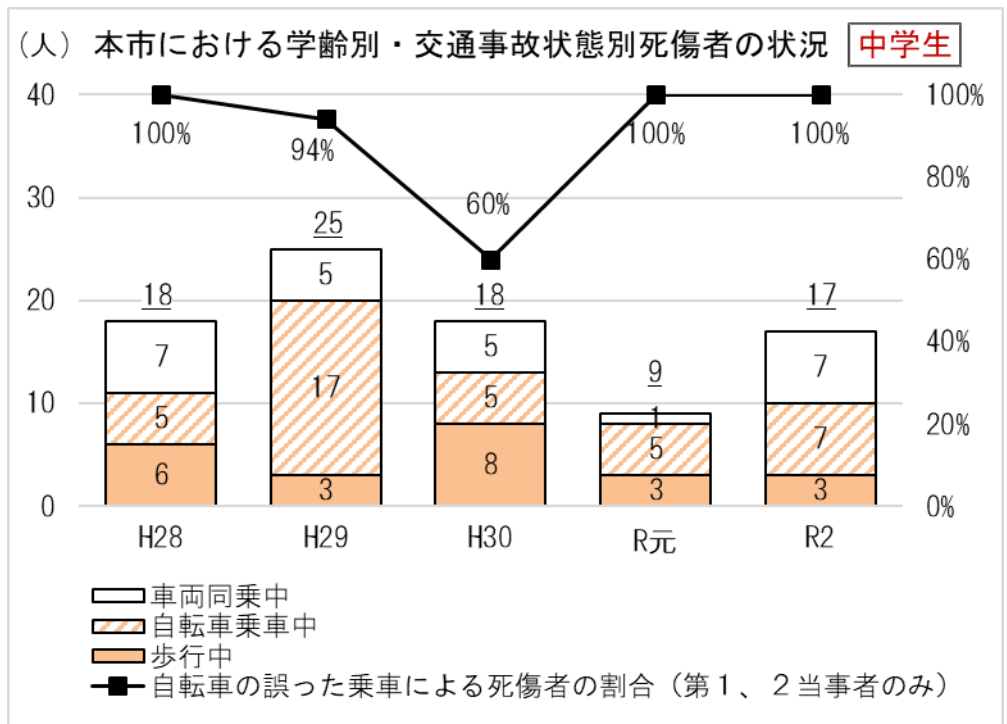
また、中学生では、自転車乗車中の事故の多くが、自転車の誤った利用（法令違反等）によるものであり、自転車における事故は、自動車等に衝突された場合には被害者となる反面、歩行者等と衝突した場合には加害者となるため、今後も引き続き、それぞれの対策を講じていく必要がある。



※鹿児島県警察本部資料を基に作成



※鹿児島県警察本部資料を基に作成

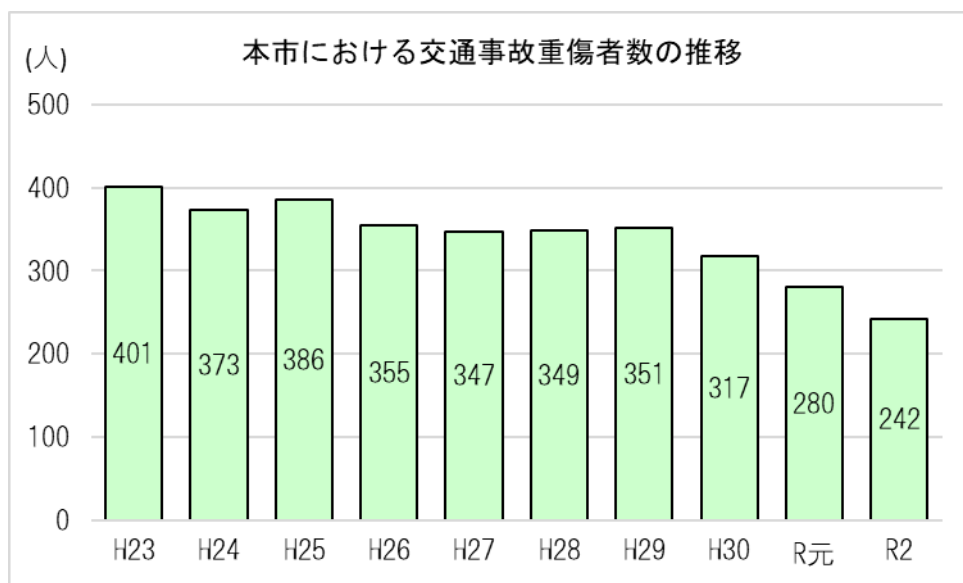


※鹿児島県警察本部資料を基に作成

(5) 交通事故における重傷者数の推移

交通事故における重傷者数は、平成23年から平成29年にかけて緩やかな減少傾向にあったが、令和元年には300人を下回り、令和2年には242人となった。

交通事故の未然防止はもとより、自動車乗車時におけるシートベルトの着用徹底など、交通事故発生時の被害軽減等にも取り組んでいく必要がある。



※鹿児島県警察本部資料を基に作成

第 2 節 交通安全計画における目標

令和 7 年までに

年間の交通事故死者数（24 時間以内）を 10 人以下

年間の重傷者数を 170 人以下

にすることを目指す。

交通事故のない社会を達成することが究極の目標であるが、中期的には本計画の計画期間である令和 7 年までには、「年間の 24 時間死者数を 10 人以下にする」ことを目指すものとする。

このことは、24 時間死者数のみならず、道路交通事故に起因する死者数（30 日以内死者数等）も同様に減少させることを意味する。

また、最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いことから、命に関わり優先度が高い重傷者の減少や事故そのものの減少にも取り組むことで、重傷者数を令和 7 年までに「年間 170 人以下にする」ことを目指すものとする。

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には、一定の効果があったものと考えられる。

また、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、歩行中や自転車乗用中、自動車運転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・普及等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、効果を検証し、必要に応じて改善していく。

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といった7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うえで、対策の推進を図っていく。

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、幼い子どもと一緒に移動しやすい

環境を整備することも必要である。子どもの交通事故死者数は減少しているが、次代を担う子どもの安全を確保する観点から、未就学児を中心に子どもが日常的に集団で移動する経路や通学路等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。

このほか、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。

また、高齢者や子どもに対しては、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いることから、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らないが、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基づき、バリアフリー化された道路交通環境を形成する。

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。

◎ 重点

(1) 歩行者及び自転車の安全確保

歩行中の死者数は、状態別の中で多い状況にあり、横断歩道において自動車が一時停止しないなど、歩行者優先が徹底されているとは言えない。特に、高齢者や子どもが普段から利用する道路の安全性を高める必要がある。

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、歩道の整備を始め、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、横断歩行者が関係する交通事故を減少させるため、運転者には横断歩道に関する交通ルールの再認識と歩行者優先の徹底を周知するなど、運転者の遵法意識の向上を図る。

一方、歩行者に対しては、横断歩道を渡ること、信号機のあるところでは、その信号に従うことといった交通ルールの周知を図るとともに、安全を確認してから横断を始め、横断中も周りに気を付けること等、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、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む。

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

さらに、自転車利用者については、自転車の交通ルールに関する理解が不十分なことも背景として、ルールやマナーに違反する行動が多いため、交通安全教育等の充実や、自転車利用者を始めとする道路利用者の自転車に関する安全意識の醸成を図る。

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

ての普及啓発等に取り組む。

(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る。

生活道路の安全対策については、ゾーン30の設定の進展に加え、物理的デバイスのハンプ（車道の一部を盛り上げる。）等が普及段階を迎えている。引き続き、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に、自動車の速度抑制を図るための道路交通環境整備を進めるほか、可搬式速度違反自動取締装置の整備を推進するなど、生活道路における適切な交通指導取締りの実施、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うえでは、対策着手段階から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るなど、その進め方も留意していく必要がある。

このような取組を続けることにより、「生活道路は人が優先」という意識が市民に深く浸透することを目指す。

(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、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うえで、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、住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おり、本市においても、実情に応じた仕組みを工夫する必要がある。

2 重点推進事項

(1) 先端技術の活用促進

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、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。

このほか、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、依然として多い。

このため、これまでの対策では抑止が困難である交通事故について、発生地域、場所、形態等を詳細な情報に基づき分析し、よりきめ細かな対策を効果的かつ効率的に実施していくことにより、交通事故の減少を図っていく。

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、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。

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、交通事故情報の提供に一層努める。

また、安全な交通環境の実現のため、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、住民等の協働により形成していく。

(4) セーフコミュニティの取組の推進

WHO（世界保健機関）が推奨する外傷予防活動であり、令和3年1月に国際認証を再取得したセーフコミュニティにおいては、交通安全を重点分野の一つとしており、引き続き、運転者、高齢者、子どもを対象に、交通事故減少に向けた取組のさらなる推進を図る必要がある。

取組にあたっては、各種統計データ等により、本市の交通安全に関する課題を把握・分析し、課題解決のための取組を地域住民や関係団体等と協働で実施していく。

また、取組を継続的に評価・検証、改善しながら、より効果的な取組を全市域に展開するとともに、地域における交通事故の予防活動を促進していく。

第2節 講じようとする施策

1 道路交通環境の整備

道路交通環境の整備については、これまでも関係機関が連携し、幹線道路と生活道路の両面で対策を推進してきたところであり、幹線道路の事故多発地点対策等で一定の事故抑止効果が確認されているが、県内の幹線道路における事故が、全死傷事故件数の約半数、全死者数の約3分の2を占めている。

また、全国の歩行中・自転車乗用中の死者数は諸外国と比べて高いことから、歩行者・自転車が多く通行する生活道路における安全対策をより一層推進する必要がある。

このため、今後の道路交通環境の整備に当たっては、自動車交通を担う幹線道路等と歩行者中心の生活道路の機能分化を進め、身近な生活道路の安全の推進に取り組むこととする。

また、少子高齢化が一層進行する中で、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。

そのほか、道路交通の円滑化を図ることによる交通安全の推進に資するため、道路利用の仕方に工夫を求め、輸送効率の向上や交通量の時間的・空間的平準化を図る交通需要マネジメント（TDM）施策を総合的に推進するとともに、最先端のICT等を用いて人と道路と車両とを一体のシステムとして構築し、画期的に道路交通環境の安全性を高める高度道路交通システム（ITS）の開発・普及啓発に努める。

(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いえず、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、地域の協力を得ながら、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において歩道を積極的に整備するなど、「人」の視点に立った交通安全対策を推進していく必要がある。

ア 生活道路における交通安全対策の推進

交通事故統計分析データや、地域の顕在化したニーズ等に基づき、抽出した交通事故の多いエリアにおいて、行政、関係機関、地域住民等が連携し、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。

県警察において、交通規制、交通管制及び交通指導取締りの融合に配慮した施策を推進することとなっていることから、生活道路においては、歩行者・自転車利用者の安全な通行を確保するため、最高速度30キロメートル毎時の区域規制等を前提とした「ゾーン30」を整備するなどの低速度規制を実施する。

道路管理者においては、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とともに、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、外周幹線道路の交通を円滑化するための交差点改良等の取組を推進する。

また、「ゾーン30」以外の生活道路においても、県公安委員会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、歩行者と自動車それぞれの通行区分の明示等を進め、歩行者と自動車が共存する安全で安心な道路空間を創出するための取組を推進する。

さらに、ビッグデータの活用により、潜在的な危険箇所の解消を進めるほか、交通事故の多いエリアでは、国、県、市、地域住民等が連携して効果的・効率的に対策を実施する。

イ 通学路等における交通安全の確保

通学路や未就学児を中心に子どもが日常的に集団で移動する経路における安全を確保するため、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、警察、教育委員会、学校、保育所等の対象施設、その所管機関、道路管理者等の関係機関が連携し、ハード・ソフトの両面から必要な対策を推進するほか、児童通学保護員等を適切に配置する。

(ア) 高校、中学校に通う生徒、小学校、幼稚園、保育所及び児童館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や交通安全施設等の設置を推進する。

このほか、押ボタン式信号機、歩行者用灯器等の整備、立体横断施設の整備、横断歩道等の拡充により、通学路、通園路の整備を図る。

(イ) 路線定期運行を行う一般乗合旅客自動車運送事業におけるバス停留所の交通安全上の実態把握及び安全性確保対策を講じるため、国、県、県警察等の関係機関や道路管理者と乗合バス事業者及びその組織する団体で構成された「鹿児島

島県バス停留所安全性確保合同検討会」（令和2年12月15日設置）を活用し、必要な対策を推進する。

ウ 高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備

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が確保された歩道等を積極的に整備する。

整備にあたっては、歩道の段差・勾配等の改善や視覚障害者誘導用ブロックの設置などを行うことにより、高齢者、障害者等の通行の安全と円滑化を図る。

(2) 高速道路の更なる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、歩行者や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資する道路整備事業については、国道3号や国道10号などの主要な幹線道路において、交通事故対策への投資効率を最大限高めるため、「成果を上げるマネジメント」を推進し、住民参加・住民との協働により重点的・集中的に交通事故の撲滅を図る「事故ゼロプラン」（事故危険区間重点解消作戦）に取り組む。

また、高規格幹線道路から生活道路に至るネットワークによって適切に機能が分担されるよう、道路の体系的整備を推進するとともに、一般道路に比べて安全性が高い高規格幹線道路、地域高規格道路等の利用促進を図る。

ア 事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）の推進

国道3号や国道10号などの主要な幹線道路における交通安全に資する道路整備事業の実施にあたっては、効果を科学的に検証しつつ、マネジメントサイクル（一連の業務を行ううえで、計画を立てて実行し、結果を評価して改善し、次期業務へ反映させること）を適用することにより、効率的・効果的な実

施に努め、少ない予算で最大の効果を獲得できるよう、次の手順により事故ゼロプランを推進する。

(ア) 死傷事故率の高い区間や地域の交通安全の実情を反映した区間等、事故の危険性が高い特定の区間を第三者の意見を参考にしながら選定する。

(イ) 地域住民に対し、事故危険区間であることの注意喚起を行うとともに、事故データより、卓越した事故類型や支配的な事故要因等を明らかにしたうえで、今後蓄積していく対策効果データを活用しつつ、事故要因に即した効果の高い対策を立案・実施する。

(ウ) 対策完了後は、対策の効果を分析・評価し、必要に応じて追加対策を行うなど、評価結果を次の新たな対策の検討に活用する。

イ 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、県公安委員会と道路管理者が連携して集中的な事故抑止対策を実施する。

事故危険箇所においては、道路標識の高輝度化、歩道等の整備、交差点改良、付加車線等の整備、中央帯の設置、バス路線等における停車帯の設置及び防護柵、区画線等の整備、道路照明・視線誘導標等の設置等の対策を推進する。

ウ 幹線道路における交通規制

新規供用の高速道路については、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、既供用の高速道路については、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。特に、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とともに、交通事故、天候不良等の交通障害が発生した場合は、臨時交通規制を迅速かつ的確に実施し、二次事故の防止を図る。

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、交通規制等の適正化を図る。なかでも、自動車専用道路に準じて安全性が高い区間（トラフィック機能の高い道路）については、その交通実態を踏まえ、法定速度を超える速度規制

の実施を見据えた交通環境の整備を推進する。

エ 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、速やかに事故要因について調査し、同様の事故の再発防止を図る。

オ 適切に機能分担された道路網の整備

(ア) 高規格幹線道路から生活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の整備を推進し、歩行者、自転車、自動車等の異種交通の分離を図る。

(イ) 都市部における道路の著しい混雑、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) 通過交通と域内交通の効果的な分散により、円滑で安全な道路交通環境を確保するため、バイパス及び環状道路等の整備を推進する。

(エ) 幹線道路で囲まれた居住地域内や歩行者等の通行の多い商業地域内等においては、通過交通をできる限り幹線道路に転換させるなど道路機能の分化により、生活環境を向上させるため、補助的な幹線道路、区画道路、歩行者専用道路等の系統的な整備を行うとともに、県公安委員会により実施される交通規制及び交通管制との連携を強化し、ハンプ・狭さく等による車両速度及び通過交通の抑制等の整備を総合的に実施する。

カ 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や、生活道路における狭さくの設置等のほか、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、道路交通の安全に寄与する道路の改築事業を推進する。

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、交差点改良等を推進する。

キ 交通安全施設等の高度化

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

社会資本整備重点計画法（平成15年法律第20号）に基づき定められる社会資本整備重点計画に即して、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」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や未就学児を中心に子どもが日常的に集団で移動する経路における安全・安心な歩行空間の確保を図る。

また、自転車利用環境の整備、無電柱化の推進等による歩行者・自転車の安全な通行空間の確保を図る。

イ 幹線道路対策の推進

死傷事故発生率が高く、又は死傷事故が多発している交差点・単路を事故危険箇所（交通事故多発地点）として選定のうえ、集中的に交通安全施設等を整備し、死傷事故の抑止を図る。

ウ 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、道路利用者への道路交通情報等の提供により、安全で快適な道路環境の実現を図る。

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当たっては、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推進する。

オ 連絡会議等の活用

県警察等の関係機関や道路管理者で組織する「道路交通環境安全推進連絡協議会」やそのもとに設置される「アドバイザー会議」を活用し、学識経験者のアドバイスを受けつつ施策の企画、評価、進行管理等に関して協議を行い、的確かつ着実に安全な道路交通環境の実現を図る。

カ 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、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。

(5) 高齢者等の移動手段の確保・充実

令和2年6月に公布された地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）等の一部改正法により、高齢者を始めとする地域住民の移動手段の確保に向け、地域公共交通計画を策定したうえで、公共交通サービスの改善を図るとともに、持続可能な移動手段の確保・充実を図る取組を推進する。

(6) 歩行者空間のユニバーサルデザイン化

高齢者や障害者等を含めて全ての人が安全に、安心して参加し活動できる社会を実現するため、駅、公共施設、福祉施設、病院等を結ぶ道路において、必要な歩道幅の確保や歩道の段差・傾斜・勾配の改善、無電柱化、視覚障害者誘導用ブロックの整備等による歩行空間の連続的・面的なユニバーサルデザイン化を積極的に推進する。

また、バリアフリー化を始めとする安全・安心な歩行空間を整備する。

(7) 無電柱化の推進

安全で快適な通行空間の確保等の観点から、無電柱化の一層の推進を図るため、令和2年6月に策定した「鹿児島市無電柱化推進計画」に基づき、関係事業者と連携を図りながら、無電柱化を推進する。

(8) 効果的な交通規制の推進

地域の交通実態等を踏まえ、交通規制や交通管制の内容について常に点検・見直しを図るとともに、交通事情の変化を的確に把握してソフト・ハード両面での総合的な対策を実施することにより、安全で円滑な交通流の維持を図る。

速度規制については、最高速度規制が交通実態に合った合理的なものとなっているかどうかの観点から、点検・見直しを進めることに加え、一般道路においては、実勢速度、交通事故発生状況等を勘案しつつ、規制速度の引上げ、規制理由の周知措置等を計画的に推進するとともに、生活道路においては、速度抑制対策を積極的に推進する。

駐車規制については、必要やむを得ない駐車需要への対応が十分でない場所を中心に、地域住民等の意見要望を十分に踏まえたうえで、道路環境、交通量、駐車需要等に即応した細かな駐車規

制を推進する。

信号制御については、歩行者・自転車の視点で、信号をより守りやすくするために横断実態等を踏まえ、歩行者の待ち時間の長い押ボタン式信号の改善を行うなど、信号表示の調整等の運用の改善を推進する。

さらに、県公安委員会が行う交通規制の情報についてデータベース化を推進し、効果的な交通規制を行う。

(9) 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進めるため、交通状況に応じて、歩行者・自転車・自動車の適切な分離を図り、歩行者と自転車の事故等への対策を講じるなど、安全で快適な自転車利用環境を創出する必要がある。

このことから、自転車活用推進計画（平成30年6月閣議決定）に基づき、「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）の周知を図るとともに、技術的助言等を実施し、歩行者と自転車が分離された車道通行を基本とする自転車通行空間の整備等により、安全で快適な自転車利用環境の創出に関する取組を推進する。

あわせて、自転車専用通行帯をふさぐなど悪質性、危険性、迷惑性の高い違法駐車車両については、取締りを積極的に実施する。

また、基本的な交通の安全を確保するため、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。

さらに複数のサイクルポートで、どこでも自転車の貸出・返却ができるシェアサイクルなど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する。

イ 自転車等の駐車対策の推進

自転車等駐車対策を総合的に推進するために制定した「鹿児島市自転車等の駐車対策に関する条例」に基づき、官民一体となった自転車等駐車場の確保利用の促進を図るとともに、円滑な交通を阻害している放置自転車等について、警告・指導及び撤去を行う。

(10) 交通需要マネジメントの推進

道路交通渋滞を緩和し、道路交通の円滑化を図ることによる交通安全の推進に資するため、広報・啓発活動を積極的に行うなど、交通需要マネジメント（TDM）の定着・推進を図る。具体的には、バイパス・環状道路の整備や交差点の改良等の交通容量の拡大策、交通管制の高度化等に加えて、パークアンドライド（自宅から自家用車で最寄りの駅又はバス停に向かい、車を駐車させた後、鉄道又はバスを利用して都市部へ向かうシステム）の推進、交通情報提供の充実、時差通勤・通学、フレックスタイム制の導入等により、道路利用の仕方に工夫を求め、輸送効率の向上や交通量の時間的・空間的平準化を推進する。

交通の円滑化等に係る施策については、交通政策基本法（平成25年法律第92号）及び交通政策基本計画（平成27年2月閣議決定）に即して、県、市、交通関連事業者、交通施設管理者、住民その他の関係者が相互に連携を図りながら協力し、総合的かつ計画的に推進する。

ア 公共交通機関利用の促進

令和2年6月に公布された地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）等の一部改正法により、地域における移動ニーズに対し、地域公共交通計画の策定を推進し、公共交通サービスの改善を進めるとともに、主要な交通結節点における公共交通機関相互、あるいは連携する自動車や自転車等との移動の連続性の確保等による利用者の利便性の向上を図るなど、公共交通機関の利用を促進する。

イ 貨物自動車利用の効率化

効率的な貨物自動車利用等を推進するため、置き配や宅配ボックスの活用による宅配便の再配達削減に資する取組等による物流効率化を推進する。

ウ 交通円滑化施策の推進

交通流の分散化を図るため、道路交通情報の収集、提供体制の強化に取り組むとともに、ノーマイカーデーの呼び掛けやエコ通勤の推進等に取り組み、交通渋滞の緩和を図る。

また、乗り継ぎ・乗り換えの円滑化や分かりやすく、使いやすい案内情報の提供に取り組むなど公共交通機関のさらなる利便性の向上を図る。

(11) 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、豪雨等の災害が発生した場合においても安全・安心で信頼性の高い道路交通を確保するため、道路斜面の整備等の防災対策を推進する。

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交通情報を迅速かつ的確に提供する道路交通情報提供装置等の整備を促進する。

また、交通信号機等の停電時に備え、信号機電源付加装置や発電機の整備をはじめ、制御器設置場所の見直し、災害に強い機材の導入を図るなど、交通安全施設の保守点検整備に努める。

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うえで、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は、関係機関との連携を緊密にするとともに、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への道路交通情報の提供等を行う。

(12) 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。

コンパクトなまちづくりの推進に併せて、歩行者等にとって利便性・交通性の高い、歩いて暮らせるまちづくりの実現のため、路外駐車場の適正配置や附置義務駐車施設の集約化を促進する。

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・見直しを実施するなど、きめ細かな駐車規制を推進する。

イ 違法駐車対策の推進

(ア) 確認事務の民間委託により違法駐車取締りを行う執

行力を確保し、違法駐車取締りを強化する。このため、従来以上に悪質性、危険性、迷惑性の高い違反取締りの重点を指向する必要があることから、地域住民の意見・要望等を踏まえて、重点的に放置車両の確認等を実施する場所や時間帯等を定めたガイドラインを策定、公表することとし、当該ガイドラインに沿った取締りを推進する。

(イ) 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、使用者責任を強力に追及する。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

輻輳する自動車交通に対し、安全かつ円滑な道路交通の確保を図るため、自動車交通から公共交通機関への転換を最大限優先することを基本としながら、駐車場整備は、駐車需要発生原因者負担の原則のもと、「鹿児島市における建築物に附置する駐車施設に関する条例」に基づく駐車場整備施策を推進する。

エ 違法駐車を排除する気運の醸成・高揚

違法駐車の排除及び自動車の保管場所の確保等に関し、市民への広報・啓発活動を行うとともに、関係機関・団体との密接な連携を図り、地域交通安全活動推進委員の積極的な活用や「鹿児島市違法駐車等の防止に関する条例」等により、住民の理解と協力を得ながら違法駐車を排除する気運の醸成・高揚を図る。

オ ハード・ソフト一体となった駐車対策の推進

特に違法駐車が著しく、安全で円滑な道路交通が阻害されている道路や地区において、駐車場整備計画、「鹿児島市における建築物に附置する駐車施設に関する条例」による駐車場整備施策の推進、きめ細かな駐車規制の実施、違法駐車を取り締まり、「鹿児島市違法駐車等の防止に関する条例」による積極的な広報・啓発活動等ハード・ソフト一体となった駐車対策を推進する。

(13) 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の整備による情報収集・提供体制の充実を図るとともに、交通管制エリアの拡大等の交通管制システムの充実・高度化を図るほか、全国の交通規制情報のデータベース化を推進する。

また、ITSの一環として、運転者に渋滞状況等の道路交通情報を提供するVICSやETC2.0の整備・拡充を積極的に図ることにより、交通の分散を図り、交通渋滞を解消し、交通の安全と円滑を推進する。

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並びに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、主要な幹線道路の交差点及び交差点付近において、ルート番号等を用いた案内標識の設置の推進、案内標識の英語表記改善や英語併記が可能な規制標識の整備の推進等により、国際化の進展への対応に努める。

(14) 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ついては、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、「必要最小限の範囲」とする方針のもと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を図る。

(イ) 不法占用物件の排除等

道路交通に支障を与える不法占用物件等については、実態把握、強力な指導取締りによりその排除を行い、特に市街地について重点的にその是正を図る。

さらに、道路上から不法占用物件等を一扫するためには、沿道住民をはじめ道路利用者の自覚に待つところが大き

いことから、不法占用等の防止を図るための啓発活動を沿道住民等に対して積極的に行い、「道路ふれあい月間」等を中心に道路の愛護思想の普及を図る。

なお、道路工事調整等を効果的に行うため、図面を基礎として、デジタル地図を活用し、データ処理を行うコンピュータ・マッピング・システムの更なる充実及び活用の拡大を図る。

(ウ) 道路の掘り返しの規制等

道路の掘り返しを伴う占用工事については、無秩序な掘り返しと計画的な占用工事等の施工について合理的な調整を図る。

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を防止するため、街区公園等の充実を図る。

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、必要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、迅速かつ的確に通行の禁止又は制限を行う。

さらに、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、必要な体制の拡充・強化を図る。

オ 降灰除去活動の推進

火山爆発による道路への降灰の除去活動を速やかに行い、安全かつ円滑な交通の確保を図る。

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うえで、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つけるためには、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ほか、他の世代に対しても高齢者の特性を知り、そのうえで高齢者を保護し、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、地域の見守り活動等を通じ、地域が一体となって高齢者の安全確保に取り組む。

さらに、自転車を使用することが多い小学生、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・領域や道徳、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な指導に努めるとともに、学校保健安全法（昭和33年法律第56号）に基づき学校安全計画を策定し、児童生徒等に対して、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るとともに、教材の充実を図りホームページに掲載するなどにより、インターネットを通じて地域や学校等において行われる交通安全教育の場における活用を促進し、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。

特に若年層に対しては、交通安全に関する効果的な情報提供により交通安全意識の向上を図るとともに、自らも自主的に交通安全の啓発活動等に取り組むことができる環境の整備に努める。

交通安全教育・普及啓発活動については、市、県警察、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、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、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、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、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・保育所等においては、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、教職員、保育士等の指導力向上のための研修会の実施や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。

児童館等においては、遊びによる生活指導の一環として、交通安全に関する教育を推進する。

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・保育所等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、保護者に対する啓発に努める。

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。

このため、自転車の安全な利用等も含め、安全な通学のための教育教材等を作成・配布するとともに、交通安全教室を一層推進するほか、教員等を対象とした心肺蘇生法の実技講習会等を実施する。

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、自転車乗用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り、通学路における児童に対する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。

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。

このため、自転車の安全な利用等も含め、安全な通学のための教育教材等を作成・配布するとともに、交通安全教室を一層推進するほか、教員等を対象とした心肺蘇生法の実技講習会を実施する。

地域においては、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向上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。

このため、自転車の安全利用等も含め、安全な通学のための教育教材等を作成・配布するとともに、交通安全教育を一層推進するほか、教員等を対象とした心肺蘇生法の実技講習会を実施する。

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、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る。

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する。

また、社会人を対象とした学級・講座等において、自転車の安全利用を含む交通安全教育の促進を図るなど、公民館等の社会教育施設における交通安全のための諸活動を促進する。

大学生・専修学校生等に対しては、学生の自転車や二輪車・自動車の事故・利用等の実態に応じ、関係機関・団体等と連携し、交通安全教育の充実に努める。

このほか、運転免許を取らない若者の増加に鑑み、運転免許を持たない若者や成人が交通安全について学ぶ機会を設けるよう努める。

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、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スキル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、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活動・福祉活動のプログラムの中に交通安全教育を取り込むほか、各種の催し等の多様な機会を活用した交通安全教育を実施する。

特に、法令違反別では、高齢者は高齢者以外と比較して「横断違反」の割合が高い実態を踏まえ、交通ルールの遵守を促す交通安全教育に努める。

また、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）等が行われるよう努める。

この場合、高齢者の自発性を促すことに留意しつつ、高齢者の事故実態に応じた具体的な指導を行うこととし、反射材の活用など交通安全用品の普及にも努める。

また、高齢運転者に対しては、個別に安全運転の指導を行う講習会等を開催するほか、高齢者同士の相互啓発等による交通安全意識の向上を図るため、高齢者クラブ等が関係機関・団体と連携して、自主的な交通安全活動を展開し、地域や家庭における交通安全活動の主導的役割を果たせるよう努める。

このほか、高齢者が安全運転サポート車等に搭載される先進安全技術を体験できる機会を推進する。

さらに、高齢化の一層の進展に的確に対応し、高齢者が安全に、かつ、安心して外出できる交通社会を形成するため、高齢者自身の交通安全意識の向上はもとより、市民全体が高齢者を見守り、高齢者に配慮する意識を高めていくことや、地域の見守り活動を通じ、地域が一体となって高齢者の安全確保に取り組むよう努める。

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スキル及び知識の習得のため、手話通訳者等の配置、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害の程度に応じ、きめ細かい交通安全教育を推進する。

さらに、自立歩行ができない障害者に対しては、介護者、交通ボランティア等の障害者に付き添う者を対象とした講習会等を開催する。

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による交通事故防止を目的として、定住外国人に対しては、母国と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。

また、訪日外国人に対しても、外客誘致等に係る関係機関・団体と連携し、各種広報媒体を活用した広報啓発活動を推進する。

(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、受講者の年齢や情報リテラシー、道路交通への参加の態様に応じた交通安全教育指導者の養成・確保、ドライブレコーダーやシミュレーター等の活用など、柔軟に多様な方法を活用し、着実に教育を推進するよう努める。

さらに、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、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。

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

(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、構成機関・団体等が相互に連携して、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住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、住民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、交通安全教育や交通指導取締り等を推進する。

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、「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。自転車は、配達や通勤・通学

を始め、様々な目的で利用されているが、交通ルールに関する理解不足によるルールやマナーの違反行動が多いため、交通安全教育の充実を図る。

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、関係事業所の協力を得つつ、自転車の点検整備や加害者になった場合への備えとして損害賠償責任保険等への加入を加速化する。

また、自転車運転者講習制度の適切な運用等により、自転車利用者のルールに対する遵法意識を醸成する。

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による被害軽減効果について理解の促進に努め、中学生以下の子どもの着用の徹底を図るほか、全て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。

後部座席のシートベルト非着用時の致死率は、着用時と比較して格段に高くなるため、関係機関・団体等との協力のもと、あらゆる機会・媒体を通じて、積極的に着用徹底の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、販売店等と連携した保護者に対する効果的な広報啓発・指導を推進する。

なお、6歳以上であっても、体格等の状況により、シートベルトを適切に着用させることができない子どもにはチャイルドシートを使用させることについて、広報啓発に努める。

また、民間団体等が実施している各種支援制度の活用を通じて、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。

さらに、取り付ける際の誤使用の防止や、側面衝突時の安全確保等の要件を定めた新基準（i-Size）に対応したチャイルドシートの普及促進、チャイルドシートと座席との適合表の公表の促進、製品ごとの安全性に関する比較情報の提供、分かりやすい取扱説明書の作成など、チャイルドシート製作者又は自動車製作者における取組を促すとともに、販売店等における利用者への正しい着用の指導・助言やチャイルドシートを必要とする方々に情報が行き渡るようにするため、例えば、産婦人科や市の窓口等を通じた正しい使用方法の周知徹底を推進する。

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。

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

(ア) 規範意識の確立

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、交通安全教育や広報啓発を引き続き推進する。飲酒運転については、アルコールが運転技能に及ぼす影響や分解に要する時間等の正しい知識の不足に起因していることもあることから、正しい知識について、各種広報媒体等の活用による普及啓発を図る。

また、交通ボランティアや安全運転管理者、運行管理者、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、地域や職域等における飲酒運転根絶の取組を更に進め、「飲酒運転を絶対にしない、させない」という市民の規範意識の確立を図る。

(イ) アルコール依存症患者対策

飲酒運転を繰り返す行為の背景には、アルコール依存症やアルコール依存症まで至っていない問題飲酒の存在がある。

アルコール依存症は、自ら依存症であることを自覚することが困難な傾向にあることから、飲酒問題を持つ本人やその家族からの個別相談に対応し、さらに地域住民にも機会を捉えた知識の普及・啓発、情報提供等の取組などを推進する。

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、運転者に対する交通ルールの遵守や、シートベルト等の安全装置装着等の指導、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、街頭ビジョン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、実効のあ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着用とチャイルドシートの正しい使用の徹底、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。

また、自動車、自転車等の運転中や歩行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や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の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、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・啓発活動を推進する。

また、高齢運転者標識（高齢者マーク）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広報を行う。また、他の年齢層に高齢者の特性を理解させるとともに、高齢者マークを取り付けた自動車への保護意識を高めるように努める。

(イ) 薄暮の時間帯から夜間にかけて重大事故が多発する傾向にあることから、夜間の重大事故の主原因となっている最高速度違反、飲酒運転、歩行者の横断違反等による事故実態・危険性等を広く周知し、これら違反の防止を図る。

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

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

(エ) 市民が、交通事故の発生状況を認識し、交通事故防止に関する意識の啓発等を図ることができるよう、ホームページ

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かけを行う。そのため、交通安全対策に関する団体相互間において定期的に連絡協議を行い、交通安全に関する市民あがりの活動の展開を図る。

(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、地域住民に留まらず、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うえで、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・協働を積極的に進める。

このような観点から、地域の交通安全への住民等の理解に資するため、住民や道路利用者が主体的に行う交通危険箇所マップの作成や交通安全総点検など、住民が積極的に参加できるような交通安全対策を推進する。

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。

また、運転者に対して、運転者教育、安全運転管理者による指導、その他広報啓発等により、横断歩道においては、歩行者が優先であることを含め、高齢者や障害者、子どもを始めとする歩行者や自転車に対する保護意識の向上を図る。

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付けたうえで、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。

ア 二輪車安全運転対策の推進

取得時講習のほか、二輪車安全運転講習及び原付等安全講習の推進に努める。また、指定自動車教習所における交通安全教育体制の整備等を促進し、二輪車運転者に対する教育の充実強化に努める。

イ 高齢運転者対策の充実

高齢者の安全運転の能力を維持・向上させるため、高齢運転者に対する講習会等による教育の充実、認知機能検査や安全運転相談等を通じて認知症の疑いがある運転者の把握に努め、臨時適性検査等を確実に実施するとともに、高齢運転者標識（高齢者マーク）の積極的な使用の促進を図る。

また、75歳以上で一定の違反歴がある高齢運転者に対する運転技能検査制度の導入及び申請により、対象車両を安全運転サポート車に限定するなどの限定条件付免許制度の導入等を内容とする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いることから、これらの制度の適切な運用を推進する。

さらに、自動車等の運転に不安を感じる高齢者等が運転免許の自主返納について考える契機とする「鹿児島市高齢者運転免許自主返納サポート制度」などを広報するとともに、運転経歴証明書制度の周知を図る。

ウ シートベルト、チャイルドシート及びヘルメットの正しい着用の徹底

後部座席を含めた全ての座席のシートベルトの着用とチャイルドシートの正しい使用及び二輪乗車時におけるヘルメットの正しい着用の徹底を図るため、関係機関・団体と連携し、各種講習・交通安全運動等あらゆる機会を通じて、着用効果の啓発など着用推進キャンペーンを積極的に行うとともに、シートベルト、チャイルドシート及びヘルメット着用義務違反に対する街頭での指導取締りを推進する。

(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に対する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を図るとともに、安全運転管理者等の未選任事業所の一掃や企業内の安全運転管理業務の徹底を図る。

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（以下「ドライブレコーダー等」という。）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とともに、ドライブレコーダー等によって得られた映像をもとに、身近な道路に潜む危険や、日頃の運転行動の問題点等の自覚を促す交通安全教育や安全運転管理への活用方法について周知を図る。

(3) 道路交通に関する気象情報の充実

道路交通に影響を及ぼす台風、大雨、大雪、竜巻等の激しい突風、地震、津波、火山噴火等の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とともに、これらの情報の質的向上に努める。

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ICT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

近年、自動車に関する技術の進歩は目覚ましく、様々な先進安全技術の開発・実用化が急速に進んでいる。交通事故の多くが運転者の交通ルール違反や運転操作ミスに起因している中、運転操作衝突被害軽減ブレーキの普及等に伴い、既に、事故件数及び死傷者数は減少傾向にあるものの、交通事故は依然として高水準にあり、相次いで発生している高齢運転者による事故や子どもの安全確保も喫緊の課題であることから、自家用自動車及び事業用自動車双方における先進安全技術の更なる性能向上及び活用・普及促進により着実に交通安全を確保していくことが肝要である。

ただし、先進安全技術を円滑かつ効果的に社会に導入していくた

めには、最低限の安全性を確保するための基準の策定等に加え、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対策も重要である。

さらに、先進技術の導入により自動車の構造が複雑化するなか、使用課程においてその機能を適切に維持するためには、これまで以上に適切な保守管理が重要となる。特に、自動運転技術については、誤作動を起こした場合は事故に直結する可能性が高いことから、その機能を適切に保守管理するための仕組みや体制の整備が求められ、自動車整備事業及び自動車検査の制度においても適切に対応しなければならない。

(1) 自動車の検査及び点検整備の充実

ア 自動車の検査の充実

不正改造を防止するため、適宜、自動車使用者の立入検査を行うとともに、街頭検査体制の充実強化を図ることにより、不正改造車両をはじめとした整備不良車両及び基準不適合車両の排除等を推進する。

指定自動車整備事業制度の適正な運用・活用を図るため、事業者に対する指導監督を強化する。さらに、軽自動車の検査については、その実施機関である軽自動車検査協会における検査の充実強化を図る。

イ 自動車点検整備の充実

(ア) 自動車点検整備の推進

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。

なお、車両不具合による事故については、その原因の把握・究明に努めるとともに、点検整備方法に関する情報提供等により、再発防止の徹底を図る。

(イ) 不正改造車の排除

道路交通に危険を及ぼすなど社会的問題となっている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。

また、不正改造行為の禁止及び不正改造車両に対する整備命令制度について、その的確な運用に努める。

(ウ) 自動車特定整備事業の適正化及び生産性向上

点検整備に対する自動車ユーザーの理解と信頼を得るため、自動車特定整備事業者に対し、整備料金、整備内容の適正化について、消費者保護の観点も含め、その実施の推進を指導する。また、自動車特定整備事業者における経営管理の改善や整備の近代化等への支援を推進する。

(エ) 自動車の新技術への対応等整備技術の向上

自動車新技術の採用・普及、車社会の環境の変化に伴い、自動車を適切に維持管理するためには、自動車整備業がこれらの変化に対応していく必要があることから、関係団体からのヒアリング等を通じ自動車整備業の現状について把握するとともに、自動車整備業の環境整備・技術の高度化を推進する。

また、整備主任者を対象とした新技術研修の実施等により、整備要員の技術の向上を図るとともに、新技術が採用された自動車の整備や自動車ユーザーに対する自動車の正しい使用についての説明等のニーズに対応するため、一級自動車整備士制度の活用を推進する。

(オ) ペーパー車検等の不正事案に対する対処の強化

民間能力の活用等を目的として、指定自動車整備事業制度が設けられているが、依然としてペーパー車検等の不正事案が発生していることから、制度の適正な運用・活用を図るため、事業者に対する指導監督を引き続き行う。

(2) 自転車の安全性の確保

自転車の安全な利用を確保し、自転車事故の防止を図るため、自転車利用者が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、被害者の救済の十全を図るため、関係事業者の協力を得つつ、損害賠償責任保険等への全員加入を促進する。

さらに、夜間における交通事故防止を図るため、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

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、交通事故事件捜査、暴走族取締り等を通じ、道路交通秩序の維持を図る必要がある。

このため、交通事故実態等を的確に分析し、死亡事故など重大事故に直結する悪質性、危険性の高い違反や駐車違反等の迷惑性の高い違反に重点をおいた交通指導取締りを推進する。

また、交通事故事件の発生に際しては初動段階から組織的な捜査を行うとともに、危険運転致死傷罪の立件も視野に入れた捜査の徹底を図るほか、研修等による捜査力の強化や客観的な証拠に基づいた事故原因の究明等により、適正かつ緻密な捜査の一層の推進を図る。

さらに、暴走族等対策を強力に推進するため、関係機関・団体が連携し、地域が一体となって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するとともに、取締り体制及び装備資機材の充実強化を図る。

(1) 交通の指導取締りの強化等

一般道路においては、歩行者及び自転車利用者の事故防止並びに事故多発路線等における重大事故の防止に重点を置いて、交通指導取締りを効果的に推進する。

その際、地域の交通事故実態や違反等に関する地域特性等を十分考慮する。

ア 交通事故抑止に資する指導取締りの推進

交通事故実態の分析結果等を踏まえ、事故多発路線等における街頭指導活動を強化するとともに、無免許運転、飲酒運転、妨害運転に繋がる可能性の高い違反、著しい速度超過、交差点関連違反等の交通事故に直結する悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点を置いた指導取締りを推進する。

特に、飲酒運転及び無免許運転については、取締りにより常習者を道路交通の場から排除するとともに、運転者に対する捜査のみならず、周辺者に対する捜査を徹底するなど、飲酒運転及び無免許運転の根絶に向けた取組を推進する。また、引き続き、子ども、高齢者、障害者の保護の観点に立った指導取締

りを推進する。

さらに、地理的情報等に基づく交通事故分析の高度化を図り、交通指導取締りの実施状況について、交通事故の発生実態等を分析し、その結果を取締り計画の見直しに反映させる、いわゆるPDCAサイクルをより一層機能させる。

イ 自転車利用者に対する指導取締りの推進

自転車利用者による無灯火、二人乗り、信号無視、一時不停止、歩行者専用道路における自転車の乗り入れ等に対して積極的に指導警告を行うとともに、これに従わない悪質・危険な自転車利用者に対する検挙措置を推進する。

(2) 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自動二輪車等を運転する者））による各種不法事案を未然に防止し、交通秩序を確保するとともに、青少年の健全な育成に資するため、関係機関・団体が連携し、次の暴走族対策を強力に推進する。

ア 暴走族追放気運の高揚及び家庭、学校等における青少年の指導の充実

暴走族追放の気運を高揚させるため、各種法令を活用して取締りを強化するとともに、報道機関等に対する資料提供を積極的に行い、暴走族の実態が的確に広報されるよう努めるなど、広報活動を積極的に行う。また、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。この場合、暴走族問題と青少年の非行など問題行動との関連性にかんがみ、地域の関係団体等との連携を図るなど青少年の健全育成を図る観点から施策を推進する。

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 暴走族に対する指導取締りの推進

暴走族等取締りの体制及び装備資機材の充実を図るとともに、集団暴走行為、爆音暴走行為その他悪質事犯に対しては、共同危険行為等の禁止違反をはじめとする各種法令を適用して検挙及び補導を徹底し、併せて解散指導を積極的に行うなど、

暴走族等に対する指導取締りを推進する。

エ 暴走族関係事犯者の再犯防止

暴走族関係事犯の捜査に当たっては、個々の犯罪事実はもとより、組織の実態やそれぞれの被疑者の非行の背景となっている行状、性格、環境等の諸事情をも明らかにしつつ、グループの解体や暴走族グループから構成員を離脱させるなど暴走族関係事犯者の再犯防止に努める。

オ 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に、「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。

また、自動車ユーザーだけでなく、不正改造等を行った者に対して、必要に応じて立ち入り検査を行う。

6 救助・救急活動の充実

交通事故による負傷者の救命を図り、また、被害を最小限にとどめるため、高速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、消防機関等の関係機関における緊密な連携・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啓発を推進する。

(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る。

イ 多数の負傷者発生時における救助・救急体制の充実

負傷者が同時に多数発生し、又は発生が予測される大規模な交通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。

ウ 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

交通事故による負傷者の救命効果を向上させるためには、バイスタンダーによる応急手当が最も効果的であるため、AEDの使用方法を含めた応急手当の知識・技術の普及を図る救急講習会の開催を推進するとともに、「救急の日」や救急医療週間等のあらゆる機会を通じて広報啓発活動を積極的に推進する。

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

エ 救急救命士の養成・配置等の促進

救急現場及び負傷者の搬送途上における救命効果の向上のため、救急救命士の養成・配置等の促進を図るとともに、メディカルコントロール体制下による救急救命士の教育体制及び質の高い応急処置技術の充実を図る。

オ 救助・救急用資機材の整備の推進

救助工作車、救助用資機材、高規格救急車、高度救急資機材等の整備を推進するとともに、救助活動及び救急業務の円滑な実施を図る。

カ 救急医療用ヘリコプター（ドクターヘリ）等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、救急業務にドクターヘリ又は県消防・防災ヘリコプターの活用を推進する。

キ ドクターカーによる救急業務の推進

市立病院を基地病院としたドクターカーを積極的に活用することにより、重傷度・緊急度の高い負傷者の早期医療介入に向けた取組を推進する。

ク 救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実

複雑多様化する救助・救急事象に対応すべく、救助隊員及び救急隊員の知識・技能等の向上のため、教育訓練の充実を図る。

ケ 高速道路等における救急業務実施体制の整備

西日本高速道路株式会社九州支社との協約に基づく九州縦貫自動車道消防相互応援協定及び南九州西回り自動車道消防相互応援協定により、迅速的確な初動体制、通信連絡体制の充実を図る。

(2) 救急医療体制の整備

救急医療の確保については、救急患者の症状に応じて、軽度な患者は、休日夜間急患センターや在宅当番医制等の初期救急医療体制により、入院を必要とする重症患者は、病院群輪番制方式や共同利用型病院方式による第二次救急医療体制により、直ちに救命措置を必要とする重篤患者は、鹿児島市立病院や鹿児島大学病院の第三次救急医療体制により対応している。

救急医療体制の充実を図るため、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及びドクターカーの活用など、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、救急医療機関や消防機関等との緊密な連携・協力関係を確保するとともに、救急現場における救急隊員と医師との効果的な連絡体制の確立を図る。

また、特に多数の負傷者が発生す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（平成16年法律第161号）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、近年、自転車が加害者になる事故に関し、高額な賠償額となるケースもあり、こうした賠償責任を負った際の支払い原資を担保し、被害者の救済の十全を図るため、関係事業者の協力を得つつ、損害賠償責任保険等への加入を加速化する。

さらに、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うえ、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

本市における交通事故相談室を活用し、地域における交通事故相談活動を推進する。

- (ア) 交通事故相談室における円滑かつ適正な相談活動を推進するため、交通事故相談室は、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、団体等との連絡協調を図る。
- (イ) 交通事故被害者等の心情に配慮した相談業務の推進を図るとともに、相談内容の多様化・複雑化に対処するため、研修等を通じて、相談員の資質の向上を図る。
- (ウ) 交通事故相談室において各種の広報を行うほか、市のホームページや広報紙の積極的な活用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

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、適切な交通事故被害者支援施策を推進する。

警察においては、交通事故被害者等に対して交通事故の概要、捜査経過等の情報を提供するとともに、「交通事故被害者の手引」を作成し、活用する。

特に、ひき逃げ事件、交通死亡事故等の重大な交通事故事件の被害者等については、被疑者の検挙、送致状況等を連絡する被害者連絡制度の充実を図る。

また、死亡事故等の被害者等からの加害者の行政処分に係る意見聴取等の期日や行政処分結果についての問い合わせに応じ、適切な情報の提供を図る。

さらに、県警察本部交通指導課に設置した被害者連絡調整官と各警察署で、被害者連絡について連携を図る。

第2部 鉄軌道交通の安全

1 鉄軌道及び踏切事故のない社会を目指して

一たび列車の衝突や脱線等が発生すると多数の死傷者が発生するおそれがあることなどから、一層安全な鉄軌道輸送と踏切事故のない社会を目指す。



鉄軌道交通の安全についての目標

鉄軌道及び踏切における事故の根絶を目指す。

2 鉄道交通の安全についての対策

〈視点〉

- ・ 重大な列車事故の未然防止
- ・ 利用者等が関係する事故の防止

〈講じようとする4つの施策〉

- ① 鉄道交通環境の整備
- ② 鉄道の安全な運行の確保
- ③ 救助・救急活動の充実
- ④ 踏切道における施策

3 軌道交通の安全についての対策

〈視点〉

- ・ 市民輸送の安全性の確保
- ・ 事故防止に対する意識の高揚

〈講じようとする4つの施策〉

- ① 軌道交通環境の整備
- ② 軌道の安全な運行の確保
- ③ 救助・救急活動の充実
- ④ 踏切道における施策

第1章 鉄軌道及び踏切事故のない社会を目指して

人や物を大量に、高速に、かつ定時に輸送できる鉄軌道は、人々の生活に欠くことのできない交通手段であるが、一たび列車の衝突や脱線等が発生すると多数の死傷者が発生するおそれがある。

このようなことから、一層安全な鉄軌道交通を目指し、各種の安全対策を総合的に推進していく。

第1節 鉄軌道及び踏切事故の状況等

1 鉄軌道及び踏切事故の状況

本市の鉄道における運転事故は、近年は減少の傾向にあり、令和元年は事故が発生していない。

また、市電の運転事故は、平成29年と30年は10件だったが、令和元年は8件、2年には2件となり、減少の傾向にある。

なお、鉄軌道ともに、平成23年から令和2年までの間、乗客の死亡事故は発生していない。

2 近年の運転事故、踏切事故の特徴

近年の鉄道における運転事故は、人身障害事故と踏切障害事故が発生しており、また、踏切障害事故の特徴としては、直前の横断が起因している。

また、市電の運転事故は、直前右折車との接触が多い。

第2節 鉄軌道交通の安全についての目標

列車の衝突や脱線等により、乗客に死者が発生するような重大な事故を未然に防止することが必要である。また、近年の運転事故等の特徴等を踏まえ、ホームでの接触事故等を含む運転事故全体で死者を生じさせないことが重要である。

鉄軌道は市民の身近な移動手段としての重要な役割を担っており、また、一度に多くの利用者が乗車することから、一たび事故が発生すると、利用者の利便に重大な支障をもたらすばかりでなく、被害が甚大となることを示しており、このことにより、鉄軌道システムそのものに対する市民の信頼が揺るぎかねない状況となる。

こうした現状を踏まえ、市民の理解と協力のもと、第2章及び第3章に掲げる諸施策を総合的かつ強力で推進することにより、鉄軌道及び踏切における事故の根絶を目指すものとする。

第2章 鉄道交通の安全についての対策

第1節 今後の鉄道交通安全対策を考える視点

鉄道の運転事故は減少傾向にあり、これまでの交通安全計画に基づく施策には一定の効果が認められる。しかしながら、一たび列車の衝突や脱線等が発生すれば、多数の死傷者が発生するおそれがあることから、引き続き、重大な列車事故の未然防止を図る必要がある。

また、ホームでの接触事故など、利用者等が関係する事故を防止するための効果的な対策も講じる必要がある。

第2節 講じようとする施策

1 鉄道交通環境の整備

鉄道交通の安全を確保するためには、鉄道施設、運転保安設備等について常に高い信頼性を保持し、システム全体としての安全性を確保する必要がある。このため、運転保安設備の整備等の安全対策の推進を図る。

(1) 鉄道施設の点検と整備

鉄道施設の維持管理及び補修を適切に実施するとともに、老朽化が進んでいる橋梁等の施設について、より安全性に優れたものへと計画的に更新を進める。また、定期検査の厳正な実施及び適切な施設の維持管理の徹底を図る。

さらに、多発する自然災害へ対応するため、軌道や路盤等の集中豪雨等への対策の強化、駅部等の耐震性の強化等を推進する。

(2) 運転保安設備等の整備

曲線部分等への速度制限機能付きATS等、運転士異常時列車停止装置、運転状況記録装置等について、法令により整備の期限が定められたもの^{*}の整備については完了したが、これらの装置の整備については引き続き推進を図る。

※ 1時間あたりの最高運行本数が往復10本以上の線区の施設又はその線区を走行する車両若しくは運転速度が100km/hを超える車両又はその車両が走行する線区の施設について10年以内に整備するよう義務づけられたもの。

2 鉄道の安全な運行の確保

重大な列車事故を未然に防止するため、鉄道事業者の保安監査等を実施し、適切な指導を行うとともに、万一大規模な事故等が発生した場合には、迅速かつ的確に対応する。さらに、運転士の資質の保持、事故情報及び安全上のトラブル情報の共有・活用、気象情報等の充実を図る。

(1) 保安監査の実施

定期的に又は重大な事故等の発生を契機に保安監査を実施し、輸送の安全の確保に関する取組の状況、施設及び車両の保守管理状況、運転取扱いの状況、乗務員等に対する教育訓練の状況等について適切な指導を行うとともに、過去の指導のフォローアップを実施する。

また、計画的な保安監査のほか、同種トラブルの発生等の際にも臨時保安監査を行うなど、メリハリの効いたより効果的な保安監査を実施する等、保安監査の充実を図る。

(2) 乗務員及び保安要員の教育の充実及び資質の向上

鉄道の乗務員及び保安要員に対する教育訓練体制と教育内容について、教育成果の向上を図るよう指導する。また、乗務員及び保安要員の適性の確保を図るため、科学的な適正検査の定期的な実施を図るよう指導するとともに、運転士の資質の確保を図るため、動力車操縦者運転免許試験を適切に実施する。

(3) 安全上のトラブル情報の共有・活用

事故等及びその再発防止対策に関する情報共有等を行う。また、安全上のトラブル情報を収集し、速やかに鉄道事業者へ周知・共有することにより、事故等の再発防止に活用する。さらに、運転状況記録装置等の活用や現場係員によるリスク情報の積極的な報告を推進するよう指導する。

(4) 鉄道交通の安全に関する知識の普及

踏切障害事故と人身障害事故の多くは、利用者や踏切通行者、鉄道沿線住民等が関係するものであることから、これらの事故の防止には、鉄道事業者による安全対策に加えて、利用者等の理解と協力が必要である。このため、学校、沿線住民、道路運送事業者等を幅広く対象として、関係機関等の協力のもと、全国交通安全運動や踏切事故防止キャンペーンの実施、鉄道事業者・携帯電

話業者等が一体となって、鉄道利用者にホームの「歩きスマホ」による危険性の周知や酔客に対する事故防止のための注意喚起を行うプラットホーム事故0（ゼロ）運動等において広報活動を積極的に行い、鉄道の安全に関する正しい知識の浸透を図る。

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

(5) 気象情報等の充実

鉄道交通に影響を及ぼす台風、大雨、大雪、竜巻等の激しい突風、地震、津波、火山噴火等の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とともに、これらの情報の質的向上に努める。鉄道事業者は、これらの気象情報等を早期に収集・把握し、運行管理へ反映させることで、安全を確保しつつ、鉄道施設の被害軽減と安定輸送に努める。

また、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情報の共有化やICTを活用した観測・監視体制の強化を図るものとする。さらに、広報や講習会等を通じて気象知識の普及に努める。

(6) 大規模な事故等が発生した場合の適切な対応

国及び鉄道事業者における、夜間・休日の緊急連絡体制等を点検・確認し、大規模な事故又は災害が発生した場合に、迅速かつ的確な情報の収集・連絡を行う。

事故等が発生した場合の混乱を軽減するため、鉄道事業者に対し、列車の運行状況を的確に把握して、鉄道利用者への適切な情報提供を行うとともに、迅速な復旧に必要な体制を整備するよう指導する。

(7) 運輸安全マネジメント評価の実施

鉄道事業者の安全管理体制の構築・改善状況を国が確認する運輸安全マネジメント評価を引き続き実施する。

また、運輸安全マネジメント評価を通じて、運輸事業者による防災意識の向上及び事前対策の強化等を図り、運輸防災マネジメントの取組を強化するとともに、感染症による影響を踏まえた運輸事業者の安全への取組及び事業者によるコンプライアンスを徹底・遵守する意識付けの取組を的確に確認する。

(8) 計画運休への取組

大型の台風が接近・上陸する場合など、気象状況により列車の運転に支障が生ずるおそれが予測される場合は、一層気象状況に注意するとともに、安全確保の観点から、路線の特性に応じて、前広に情報提供したうえで計画的に列車の運転を休止するなど、安全の確保に努める。

また、情報提供を行うに当たっては、訪日及び定住外国人にも対応するため、事故等発生時における多言語案内体制の強化にも努める。

3 救助・救急活動の充実

鉄道の重大事故等の発生に対して、避難誘導、救助・救急活動を迅速かつ的確に行うため、主要駅における防災訓練の充実や鉄道事業者と消防機関、医療機関その他の関係機関との連携・協力体制の強化を図る。

また、鉄道職員に対する、自動体外式除細動器（AED）の使用も含めた心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動を推進する。

4 踏切道における施策

(1) 踏切道の立体交差化、構造の改良及び歩行者等立体横断施設の整備の促進

道路交通量の多い踏切道が連続している地区等や、主要な道路との交差にかかるもの等については、抜本的な交通安全対策である連続立体交差化等により、踏切道の除却を促進するとともに、道路の新設・改築及び鉄道の新線建設に当たっても、極力立体交差化を図る。

また、歩道が狭隘な踏切についても、踏切道内において歩行者と自動車等が錯綜することがないように歩行者滞留を考慮した踏切拡幅など、事故防止効果の高い構造の改良を促進する。

さらに、軌道の平滑化等のバリアフリー化を含めた高齢者等が安全で円滑に通行するための対策を促進する。

以上のとおり、立体交差化等による「抜本対策」と構造の改良等による「速効対策」の両輪による総合的な対策を促進する。

また、従前の踏切対策に加え、改札口の追加や踏切周辺道路の整備等、踏切横断交通量削減のための踏切周辺対策等を推進する。

(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、着実に踏切遮断機の整備を行う。

本市にある踏切道のうち、列車運行本数が多く、かつ、列車の種別等により警報時間に差が生じているものについては、必要に応じ、警報時間制御装置の整備等を進め、踏切遮断時間を極力短くする。

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、オーバークラック型警報装置、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。

道路の交通量、踏切道の幅員、踏切保安設備の整備状況、う回路の状況等を勘案し、必要に応じ、自動車通行止め、大型自動車通行止め、一方通行等の交通規制を実施するとともに、併せて道路標識等の大型化、高輝度化による視認性の向上を図る。

(3) 踏切道の統廃合の促進

踏切道の立体交差化、構造改良等の事業の実施に併せて、近接踏切道のうち、その利用状況、う回路の状況等を勘案して、第3、第4種踏切道など地域住民の通行に特に支障を及ぼさないと認められるものについて、統廃合を進めるとともに、これら近接踏切道以外の踏切道についても同様に統廃合を促進する。

ただし、構造改良のうち、踏切道に歩道がない又は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する。

(4) その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置

緊急に対策が必要な踏切道は、「踏切安全通行カルテ」を作成・公表し、効果検証を含めたプロセスの「見える化」を推進し、透明性を保ちながら各踏切の状況を踏まえた対策を重点的に推進する。

また、踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、必要に応じ、踏切道予告標、踏切信号機の設置や車両等の踏切通行時の

違反行為に対する交通指導取締りを積極的に行う。

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ため、踏切事故防止キャンペーンを推進する。

また、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とともに、鉄道事業者等による高齢者施設や病院等の医療機関へ踏切事故防止のパンフレット等の配布を促進する。

また、ICT技術の発展やライフスタイルの変化等、社会を取り巻く環境の変化を見据え、更なる踏切道の安全性向上を目指し、対策を検討する。

平常時の交通の安全及び円滑化等の対策に加え、災害時においても、踏切道の長時間遮断による救急・救命活動や緊急物資輸送に支障を来す等の課題に対応するため、関係者間で遮断時間に関する情報共有を図るとともに、遮断の解消や迂回に向けた災害時の管理方法を定める取組を推進する。

第3章 軌道交通の安全についての対策

第1節 今後の軌道交通安全対策を考える視点

モータリーゼーションの進展に伴い、走行環境が悪化している中で、大量輸送機関の使命を果たすため、関係機関の協力を得ながら、右折車両の規制や電車優先信号の設置、踏切道の整備等を行い、市民輸送の安全性の確保を目指すとともに、事故防止に対する意識の高揚を図るための施策を推進する。

第2節 講じようとする施策

1 軌道交通環境の整備

(1) 路線施設等の整備

安全輸送の理念に基づき、軌道施設の安全性を確保するために軌道保守に従事する職員に対して関係法令等の周知徹底を図り、周期的に軌道施設の総点検を実施し、安全な軌道施設の維持に努める。

(2) 電車架線の整備

安全な運行を確保するため、き電線等の絶縁化やトロリー線の磨耗区間の定期的な測量及び張替、不良の支持碍子の発見など周期的な点検を強化し、架線の適正な保守に努める。

(3) 信号保安設備の整備

信号機器箱や継電気の取替、ケーブルの張替など信号設備の整備を図り、電車の安全な運行を確保する。

2 軌道の安全な運行の確保

大量輸送の使命である安全を確保するため、輸送に従事する関係職員に対し、定期的に研修を実施して事故関係法令等の熟知、技術の向上を図るとともに、必要に応じ適切な個人指導、適性検査を実施して事故の防止に努める。

夜間・休日の緊急連絡体制等を点検・確認し、大規模な事故又は災害が発生した場合に、迅速かつ的確な情報の収集及び関係機関への連絡、乗客等への適切な情報提供を行うとともに、復旧に必要な体制を整備する。

また、安全管理体制の構築・改善の取組状況を確認するために、

運輸安全マネジメント制度による内部監査を実施する。

3 救助・救急活動の充実

自然災害や運転事故、車両火災、軌道施設破損など、重大事故の発生に対して、マニュアルに従い、迅速な避難活動、救助・救急活動を行えるよう、緊急時の対応訓練や研修等の充実を図る。

4 踏切道における施策

(1) 踏切保安設備の整備

周囲の状況を勘案して、踏切道の構造改良を進めるほか、遮断機・警報機や障害物検知装置の更新を行い、踏切保安設備の整備を図る。

(2) その他踏切道の交通の安全を図る措置

関係機関との協力による広報活動を推進して、踏切道通行者の安全認識の向上を図る。

(参考)

○ 交通安全対策基本法（抜粋）

（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するよう努めるものとする。

3 市町村交通安全計画は、おおむね次に掲げる事項について定めるものとする。

(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にかつ計画的に推進するために必要な事項

○ 鹿児島市交通安全対策会議条例

昭和45年12月24日
条例第47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、鹿児島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、次の各号に掲げる事務をつかさどる。

(1) 鹿児島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、会長及び委員をもつて組織する。

2 会長は、市長をもつて充てる。

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、次の各号に掲げる者をもつて充てる。

(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

(2) 鹿児島県の部内の職員のうちから市長が任命する者

(3) 鹿児島県警察の警察官のうちから市長が任命する者

(4) 部内の職員のうちから市長が指名する者

(5) 鹿児島市教育長

(6) 鹿児島市消防局長

6 委員の定数は、25人以内とする。

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、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、解任されるものとする。

4 特別委員は、非常勤とする。

(企画員)

第5条 会議に企画員若干人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、県の職員、県警察の職員及び市の職員並びに交通安全に係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なうものとする。

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な事項は、会長が会議にはかつて定める。

(事務局)

第7条 会議の事務を処理させるため、危機管理局安心安全課に事務局を置く。

鹿児島市交通安全対策会議 委員構成

	職名	根拠条例	根拠詳細
会長	鹿児島市長	第3条第2項	
委員	九州運輸局鹿児島運輸支局次長	第3条第5項第1号	国の関係地方行政機関の職員
	九州地方整備局鹿児島国道事務所長		
	鹿児島地方気象台次長		
	鹿児島地域振興局長	第3条第5項第2号	県の部内職員
	鹿児島中央警察署長	第3条第5項第3号	県警察の警察官
	鹿児島西警察署長		
	鹿児島南警察署長		
	鹿児島市企画財政局長	第3条第5項第4号	部内職員
	鹿児島市危機管理局長		
	鹿児島市市民局長		
	鹿児島市環境局長		
	鹿児島市健康福祉局長		
	鹿児島市こども未来局長		
	鹿児島市建設局長		
	鹿児島市企画財政局企画部長		
	鹿児島市建設局都市計画部長		
	鹿児島市建設局道路部長		
	鹿児島市立病院事務局長		
	鹿児島市教育長		
鹿児島市消防局長	第3条第5項第6号	市消防局長	
特別委員	九州旅客鉄道株式会社鹿児島支社長	第4条第2項	陸上交通事業を営む公共的機関職員
	西日本高速道路株式会社九州支社		
	鹿児島高速道路事務所長		
	鹿児島市交通事業管理者		

〔用語解説〕

軌道交通 (P1、P54、P55、P62)

本計画では市電のことをいう。

駆動補助機付自転車 (P15)

人の力を補うため原動機を用いる自転車。いわゆる電動アシスト自転車。

交通需要マネジメント (TDM) (P19、P27)

道路利用者に時間、経路、交通手段や自動車の利用法の変更を促し、交通混雑の緩和を図る方法 (Transportation Demand Management)

高度道路交通システム (ITS) (P19、P24、P30)

最先端のエレクトロニクス技術を用いて人と道路と車両とを一体のシステムとして構築することにより、ナビゲーションシステムの高度化、有料道路等の自動料金支払いシステムの確立、安全運転の支援、公共交通機関の利便性向上、物流事業の高度化等を図るもの (Intelligent Transport Systems)

サポカー (P17)

セーフティ・サポートカー。衝突被害軽減ブレーキを搭載した、全ての運転者に推奨する自動車

サポカーS (P17)

セーフティ・サポートカーS。衝突被害軽減ブレーキに加え、ペダル踏み間違い急発進抑制装置等を搭載した、特に高齢運転者に推奨する自動車

ETC 2.0 (P30)

自動料金収受システムとしてのETCや各種運転支援情報を提供するITSスポットサービスなど、複数のサービスを一つの共通基盤として提供するもの

ICT (P19、P30、P32、P44、P45、P58、P61)

情報通信技術 (Information and Communications Technology)

VICS (P30)

渋滞や交通規制などの道路交通情報をリアルタイムに送信し、カーナビゲーションなどの車載機に文字・図形で表示する情報通信システム (Vehicle Information and Communication System)

