

志布志市交通安全計画

(令和3年度～令和7年度)



志布志市交通安全対策会議

目 次

1	計画策定の背景	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

第1部 道路交通の安全

第1章 交通事故の現状とその対策

第1節	交通事故の現状	2
第2節	道路交通の安全についての目標	4
1	道路交通事故のない社会を目指して	4
2	道路交通の安全についての目標	5
第3節	今後の道路交通安全対策を考える視点	6
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	6
◎最重点		6
	子どもと高齢者の安全確保	
○重点		7
	(1)歩行者及び自転車の安全確保	7
	(2)生活道路における安全確保	7
	(3)市民自らの意識改革等による交通安全意識の高揚	8
○重点推進事項		8
	(1)先端技術の活用推進	8
	(2)交通実態等を踏まえたきめ細やかな対策の推進	8
	(3)地域が一体となった交通安全対策の推進	8
○施策の展開		10

第2章 講じようとする施策

第1節	道路交通環境の整備	11
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	11
	(1)生活道路における交通安全対策の推進	12
	(2)通学路等における交通安全の確保	13
	(3)高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備	13
2	幹線道路における交通安全対策の推進	13
	(1)事故ゼロプラン(事故危険区間重点解消作戦)の推進	14
	(2)事故危険箇所(事故多発地点)対策の推進	14
	(3)幹線道路における交通規制	14
	(4)重大事故の再発防止	15
	(5)適切に機能分担された道路網の整備	15
	(6)改築等による交通安全対策の推進	15
	(7)交通安全施設等の高度化	16
3	交通安全施設等整備事業の推進	16
	(1)交通安全施設等の戦略的維持管理	17
	(2)歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進	17
	(3)幹線道路対策の推進	17
	(4)農道対策の推進	17
	(5)道路交通環境整備への住民参加の促進	17

(6)	将来の交通流の変化を見据えた交通環境の整備	17
(7)	道路反射鏡及び防護柵等の整備	18
4	効果的な交通規制の推進	18
(1)	地域の特性に応じた交通規制	18
(2)	より合理的な交通規制の推進	18
(3)	自転車利用環境の総合的整備	19
5	災害に備えた道路交通環境の整備	19
(1)	災害に備えた道路の整備	19
(2)	災害に強い交通安全施設等の整備	19
(3)	災害発生時における交通規制	19
(4)	災害発生時における情報提供の充実	20
6	総合的な駐車対策の推進	20
(1)	秩序ある駐車規制の推進	20
(2)	違法駐車対策の推進	20
(3)	駐車場等の整備	20
7	道路交通情報の充実	21
(1)	情報収集・提供体制の充実	21
(2)	分かりやすい道路交通環境の確保	21
8	交通安全に寄与する道路交通環境の整備	21
(1)	道路の使用及び占用の適正化等	21
(2)	子どもの遊び場等の確保	21
(3)	道路法に基づく通行の禁止又は制限	22
第2節	交通安全思想の普及徹底	22
1	段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	22
2	効果的な交通安全教育の推進	26
3	交通安全に関する普及啓発活動の推進	26
(1)	交通安全運動の推進	26
(2)	横断歩行者の安全確保	26
(3)	自転車の安全利用の推進	27
(4)	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	27
(5)	チャイルドシートの正しい使用の徹底	28
(6)	反射材用品の普及促進	28
(7)	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	28
(8)	農耕車の安全利用の推進	28
(9)	効果的な広報の実施	29
(10)	自転車事故を防止するための取組支援(安全運転推進事業の実施)	29
(11)	その他の普及啓発活動の推進	29
4	交通の安全に関する団体等の主体的活動の推進	30
(1)	交通安全各種団体の効率的協力体制の確立と活動促進	30
(2)	交通安全市民運動推進協議会の活動の効率化及び強化	30
(3)	交通安全母の会の育成強化	31
5	地域における交通安全活動への参加・協働の推進	31
第3節	安全運転の確保	31
1	運転者教育等の充実	32
(1)	運転免許を取得しようとする者に対する教育の充実	32
(2)	二輪車安全運転対策の推進	32
(3)	高齢運転者対策の充実	32
(4)	シートベルト、チャイルドシート及び乗車用ヘルメットの正しい着用の徹底	33
2	運転免許業務の改善	34

3	安全運転管理の推進	34
第4節	車両の安全性の確保	34
1	自動車の検査及び点検整備の充実と推進	34
2	自転車の安全性の確保	35
第5節	道路交通秩序の維持	35
1	交通の指導取締りの強化等	35
	(1)一般道路における効果的な指導取締りの強化等	35
	(2)科学的な指導取締りの推進	36
2	交通事故事件その他交通犯罪の捜査体制の強化	36
	(1)専従捜査体制の強化等	36
	(2)初動捜査体制及び科学的捜査体制の強化	36
3	暴走族対策の強化	36
	(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	36
	(2)暴走行為阻止のための環境整備	37
第6節	救助、救急活動の充実	37
1	救助・救急体制の整備	37
	(1)救急体制の整備・拡充	37
	(2)多数の負傷者発生時における救助・救急体制の充実	37
	(3)心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動の促進	37
	(4)救急救命士の養成・配置等の促進	38
	(5)ドクターヘリコプターによる救急業務の推進	38
	(6)救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実	38
	(7)レスポンスタイムの縮減	38
2	救急医療体制の整備	39
3	救急関係機関への協力関係の確保等	39
第7節	被害者支援の推進	39
1	自動車損害賠償補償制度の充実等	39
2	損害賠償の請求についての援助等	39
	(1)交通事故相談活動の推進	39
	(2)損害賠償請求の援助活動等の強化	40
3	交通事故被害者支援の充実強化	40
4	交通災害共済制度の普及活動及び継続	40
第8節	交通事故分析の高度化	40

第2部 鉄道交通の安全

第1章	鉄道交通の安全	41
第1節	鉄道における事故の状況	41
第2節	鉄道交通の安全についての目標	41
第3節	講じようとする施策	41
○	施策の展開	42

資 料

1	交通安全対策基本法（抜粋）・・・・・・・・・・・・・・・・	43
2	志布志市交通安全対策会議条例・・・・・・・・・・・・	45
3	志布志市交通安全対策会議委員・・・・・・・・・・・・	47
4	交通安全に関する主な標識やマーク・・・・・・・・・・	48

第 11 次志布志市交通安全計画の基本的事項は、次のとおりとする。

1 計画策定の背景

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 年度以降、10 次にわたる交通安全計画を策定し、国及び県等をはじめ、関係機関・団体等が一体となって様々な交通安全対策を実施してきた。

その結果、道路交通事故による死者数は、増減を繰り返しながらも着実に減少し、令和 2 年に 1 人となったが、依然として交通事故は発生し、死傷者が生じている。今後、更なる「高齢化社会」の進行と「車社会」の進展を考えれば、交通事故の多発や死傷者の増加も予想され、予断を許さない状況にあると思われる。

このような状況から、交通事故の防止は、国、県及び市、そして市民一人ひとりが、より一層、全力を挙げて取り組まなければならない、緊急かつ重要な課題である。また、人命尊重の理念のもと、交通事故のない安全で安心な志布志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、本市における現在の交通事故等の状況等を踏まえ、交通安全対策基本法第 25 条第 1 項の規定に基づき、陸上交通の安全に関し、各関係機関・団体等が講ずべき施策の大綱を定めたものである。

3 計画期間

令和 3 年度から令和 7 年度までの 5 年間とする。

4 計画の基本理念

「人命尊重の交通安全思想に基づく交通事故のない社会の実現」

第 1 部 道路交通の安全

第 1 章 交通事故の現状とその対策

第 1 節 交通事故の現状

平成 18 年 1 月 1 日、志布志町、松山町、有明町が合併し、志布志市が誕生した。その後、さまざまな交通安全対策を鋭意推進し、第 10 次交通安全計画期間（平成 28 年度～平成 32 年度（令和 2 年度））においては、各年度において交通事故による死者数が 2 人以下であり、第 10 次交通安全計画で定めた、平成 32 年までに「年間の交通事故による死者数を 2 人以下とする」とした目標については、達成することができた。

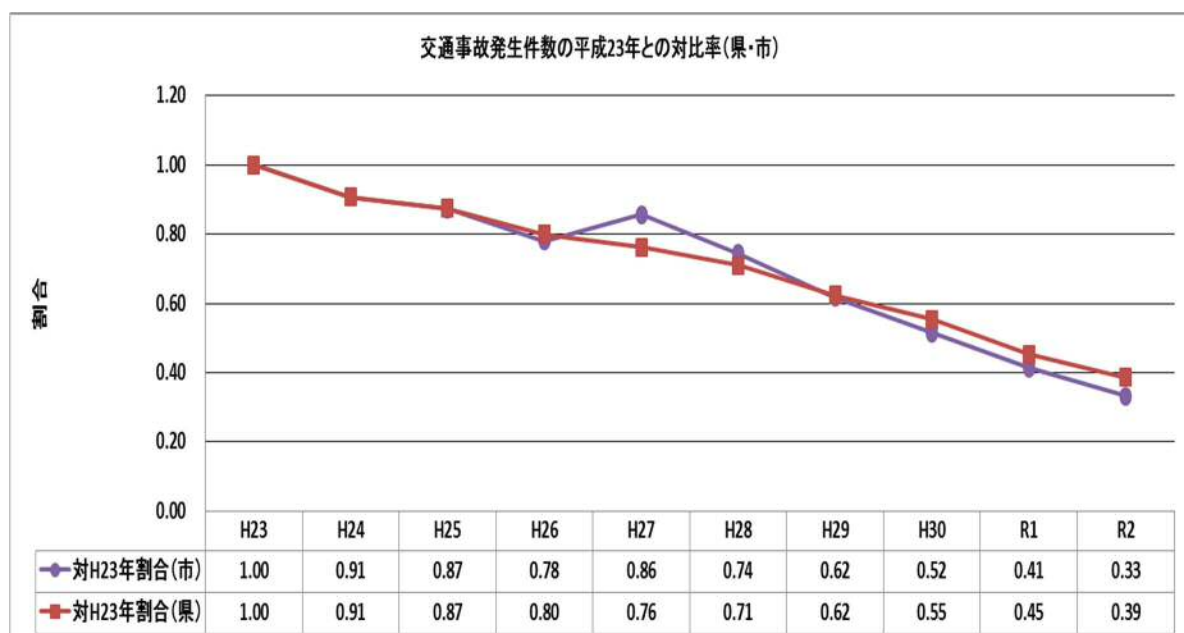
また、そのほかの交通事故の発生状況をみると、志布志市における交通事故発生件数は、第 9 次計画期間（平成 23 年度～平成 27 年度）より 352 件少ない 514 件で、負傷者数は 489 人少ない 589 人であった。

このことから、交通事故発生件数、交通事故による負傷者数は、大きく減少傾向で推移しており、これは、第 10 次計画で定めた内容を、国、県等をはじめ、関係機関、団体等が一体となって各般にわたる交通安全対策を強力に実施してきた一定の成果が表れている。

また、志布志市の第 10 次交通安全計画期間における交通事故による死者の内訳をみると、死者数 8 人のうち 3 人が高齢者であった。

そして、交通事故の発生状況を検証すると、自動車乗車中の死亡事故が多数を占めている。また、運転者死亡については、事故発生時間帯で見ると、朝の発生が多くなっており、前方不注視、安全不確認、運転者の緊張感欠如やマナー低下、注意力低下を原因とする事故が総数の大半を占めている。

《過去 10 年間における交通事故の発生状況（平成 23 年件数比）》



《過去10年間における交通事故の発生状況》

		第9次計画期間						合計	平均
		平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年			
志布志市	発生件数	196	178	171	153	168	866	173.2	
	死者数	4	4	5	3	1	17	3.4	
	負傷者数	263	227	191	184	213	1,078	215.6	
鹿児島県	発生件数	10,062	9,553	9,207	8,425	8,034	45,281	9,056.2	
	死者数	78	87	91	94	77	427	84.8	
	負傷者数	12,270	11,508	10,942	9,887	9,542	54,149	10,829.8	

※「第10次計画」から抜粋

		第10次計画期間					合計	平均
		平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年		
志布志市	発生件数	146	121	101	81	65	514	102.8
	死者数	2	2	2	1	1	8	1.6
	負傷者数	172	141	113	90	73	589	117.8
鹿児島県	発生件数	7,474	6,564	5,833	4,771	4,070	28,712	5742.4
	死者数	65	66	64	61	53	309	61.8
	負傷者数	8,838	7,696	6,819	5,532	4,678	33,563	6712.6

※「県交通統計」（県警発行）より抜粋

《過去5年間に発生した交通死亡事故の概況》

日時	死亡者			場所	概要
平成28年 2.13朝	20歳	男	普通貨物 運転者	志布志町	普通貨物車が、道路左側の電柱に衝突したもの。
平成28年 10.30昼	87歳	男	軽貨物 運転者	有明町	軽貨物車（死亡）が交差点で、右方から進行してきた軽貨物車に衝突。
平成29年 6.22朝	87歳	男	軽貨物 運転者	志布志町	三叉路交差点を右折する際、安全不確認のまま進行し、右方から進行してきた準中型者と出合頭衝突。
平成29年 12.26朝	51歳	男	軽乗用 運転者	志布志町	片側1車線の左カーブを進行中、何らかの理由により、自車を対向車線に進出させ、対向の大型貨物と衝突。
平成30年 7.27朝	82歳	女	軽乗用 同乗者	有明町	十字路交差点で、85歳男性運転の軽四乗が、左方から進行してきた準中型車と出合頭衝突。
平成30年 8.12昼	39歳	男	大自二 運転者	志布志町	丁字路交差点で、左方から右折進入した普乗と出合頭衝突。
平成31年 1.7夜	64歳	男	歩行者	志布志町	36歳男性が運転の準中型車が、直線道路で路上にいた歩行者をはねる。
令和2年 6.27朝	61歳	男	大型貨物 運転者	都城志布 志道路	伊崎田ICから有明東IC方面へ500mの付近で、脇見から中央線を越え、大型貨物自動車同士が正面衝突。

※「セーフティメイト」（県警発行）より抜粋

《過去5年間に志布志市内で発生した交通事故の平均》（平成28年～令和2年）

項目	発生件数	死者数	負傷者数
1月	8.4	0.2	9.8
2月	6.2	0.2	6.8
3月	9.8	0.0	11.4
4月	10.0	0.0	11.6
5月	7.2	0.0	8.8
6月	8.8	0.4	10.4
7月	10.2	0.2	11.0
8月	8.6	0.2	9.8
9月	6.8	0.0	7.8
10月	9.8	0.2	11.4
11月	10.0	0.0	11.6
12月	7.0	0.2	7.4
計	102.8	1.6	117.8
月平均	8.57	0.13	9.82

＜統計からみる事故発生の傾向＞

○発生件数

発生件数の平均が多い月は7月であった。

○死者数

死者数の平均が多い月は、6月であった。

○負傷者数

負傷者数の平均が多い月は、4月と11月であった。

※「県交通事故分析表」（県警発行）より集計

※速報値のため、確定値から若干の変動あり

第2節 道路交通の安全についての目標

1 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にある一方で、県全体での高齢者の交通事故死者数は18年連続で全死者の過半数を占めるなど、依然として高い割合で推移している。

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いることから、高齢化の進展への適切な対処とともに、子育てを応援する社会の実現が強く要請される中、時代のニーズに応える交通安全の取組が一層求められている。

道路交通事故による死者数及び命に関わり優先度が高い重症者数をゼロに近づけるためには、私たち一人ひとりが、相互理解と思いやりをもって行動し、共生の交通社会の形成を図ることが必要である。

また、交通安全対策は、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となることから、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、生活道路については、住民の意見を十分に反映させることが必要であることから、住民に一番身近な地方公共団体である市町村の役割が極めて

大きくなる。

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

2 道路交通の安全についての目標

(1) 年間の交通事故による死者数を2人以下に維持する。(第10次計画期間実績 平均値を維持)

交通事故のない社会を達成することを究極の目標とし、本市においてもその実現を図るため、本計画の計画期間である令和7年まで、「年間の交通事故による死者数を2人以下に維持する」ことを目指すものとする。

(2) 年間の交通事故による死傷者数を59人以下にする。(第10次計画期間実績 平均値を50%削減)

本計画における最優先の目標は、死者数の減少であるが、今後はさらに、死者数減少をはじめとする交通安全対策を実施するにあたり、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多くあることから、重傷事故の減少にも取り組み、死傷者数を令和7年までに「年間59人以下とする」ことを目指す。

そのため、県をはじめとする諸関係機関と連携し、市民の理解と協力のもと、諸施策を総合的かつ強力に推進する。



交通安全母の会による街頭パレード



交通安全街頭立哨活動の様子

第3節 今後の道路交通安全対策を考える視点

交通安全対策の実施にあたっては、経済社会情勢や交通情勢の変化等に対応し、また、実際に発生した交通事故に関する情報の収集及び分析を充実し、より効果的な対策への改善を図るとともに、有効性が見込まれる新規施策を推進することが求められる。また、対策の実施にあたっては、可能な限り、対策ごとの目標を設定するとともに、その実施後において効果評価を行い、必要に応じて改善していくことも必要である。

このような観点から、①道路交通環境の整備、②交通安全思想の普及徹底、③安全運転の確保、④車両の安全性の確保、⑤道路交通秩序の維持、⑥救助・救急活動の充実、⑦被害者支援の充実と推進、⑧交通事故分析の高度化の8つの交通安全対策を実施する。

これを受け、志布志市交通安全対策会議では、第11次交通安全計画を定め、これに基づき、本市の交通事故の状況・特性や地域の実態に即した各施策を、県及び関係機関・団体と連携して推進していくものとする。

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

◎最重点

子どもと高齢者の安全確保

全国的に、交通事故による死者のなかで、高齢者の割合は極めて高く、本市においても、今後ますます高齢化が進むことを踏まえると、高齢者が安全に、かつ安心して外出できる交通社会の形成が必要であり、多様な高齢者の実像を踏まえた、きめ細かな総合的な交通安全対策を推進する必要がある。

また、少子化が進行する中で、安心して子どもを産み育てることができる環境の整備、幼い子どもと一緒に移動しやすい環境の整備も必要である。子どもの交通事故死者数は減少しているが、全国的に登下校中の子どもが巻き込まれる事故が発生していることから、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・安心な歩行空間の確保を積極的に推進する。また、子どもを保育所等に預けて働く世帯が増えている中で、保育所等を始め地域で子どもを見守っていくための取組も充実させていく必要がある。

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。

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も、推進することが重要であり、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

全国的に、歩行中の死者数は、状態別の中で最も多く、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。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ことが重要である。

人優先の考えの下、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必要がある。

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。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、道路中央付近でもう一度左側を確認する等、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。

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を図るほか、街頭における指導啓発活動を積極的に推進するなど、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。

(2) 生活道路における安全確保

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

また、生活道路における各種対策を実施していく上では、主体的かつ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。

このような取り組み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や交通機関に関わる者を含め、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上で、「交通事故のない社会」を目指し、交通事故を起こさない、交通事故にあわないという意識を再認識する必要がある。

そのためには、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り、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関わるなど、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、県や市において、それぞれの実情に応じた仕組みを工夫する必要がある。

○重点推進事項

(1) 先端技術の活用推進

衝突被害軽減ブレーキを始めとした先端技術の活用は、交通事故が減少している要因のひとつと考えられる。今後も、サポカー・サポカーSの普及はもとより、運転者の危険認知の遅れや運転操作の誤りによる事故を未然に防止するための運転支援システムの更なる発展や普及、車車間通信、レベル3以上の自動運転の実用化や自動運転車へのインフラからの支援など、先端技術の活用により、交通事故の更なる減少が期待される。そのためにも、安全な自動運転を実用化するための交通ルールの在り方や安全性の担保方策等について、技術開発等の動向を踏まえつつ広報を推進していくほか、車両分野に留まらず、例えば、交通事故が発生した場合にいち早く救助・救急を行えるシステムなど、技術発展を踏まえたシステムについても広報を推進する。

(2) 交通実態等を踏まえたきめ細やかな対策の推進

これまで、総合的な交通安全対策の実施により交通事故は減少したが、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。

また、第11次交通安全計画期間中にも様々な交通情勢の変化があり得る中で、その時々を的確に踏まえた取り組みを行う。

(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り組み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。

このため、地域活動で中心的役割を担う人材と協働し、地域住民の交通安全対策への関心を高め、交通事故の発生場所や発生形態など事故特性に応じた対策を実施していくため、インターネット等を通じた交通事故情報の提供に一層努める。

また、安全な交通環境の実現のためには、交通社会の主体となる運転者、歩行者等の意識や行動を周囲・側面からサポートしていく社会システムを、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。

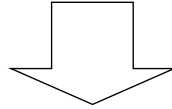
各自治体で取り組んでいる飲酒運転対策、自転車の交通安全対策などについては、他の地域における施策実施に当たっての参考となるよう、積極的な情報共有を図る。

○施策の展開

第1部 道路交通安全の安全

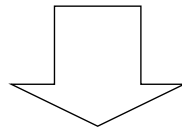
1 道路交通事故のない社会を目指して（基本的考え方）

- 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

- (1) 交通事故死者数（24時間以内）を2人以下に維持する。
- (2) 死傷者数を59人以下にする。



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

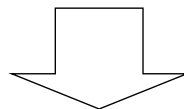
子どもと高齢者の安全確保

○ 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向上

○重点推進事項

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



4 講じようとする8つの施策

- (1) 道路交通環境の整備
- (2) 交通安全思想の普及徹底
- (3) 安全運転の確保
- (4) 車両の安全性の確保
- (5) 道路交通秩序の維持
- (6) 救助、救急活動の充実
- (7) 被害者支援の推進
- (8) 交通事故分析の高度化

第2章 講じようとする施策

第1節 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。

しかし、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を占めているほか、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。

このような状況から、引き続き幹線道路における安全対策を推進する一方で、歩行者・自転車が関連する死傷事故の割合が高い生活道路における安全対策をより一層推進することが必要であり、今後の道路環境の整備を実施していく上で、以下の2つの考え方にに基づき、引き続き効果的・効率的な取り組みを進めていく。

○施策効果の追求

厳しい財政状況の中、限られた予算で交通事故対策への投資効率を最大限高めることが必要である。このため、事故要因や有効な対策について、十分分析を行ったうえで、地域の実情を踏まえつつ、生活道路と幹線道路での交通事故対策を両輪とした効果的・効率的な対策に取り組む。

○地域や住民の主体性の重視

道路交通環境の整備を効果的・効率的に進めていくためには、地域や地元住民が、自ら安全で安心な交通社会を構築していこうとする前向きな意識を持ち、計画の策定や事業の実施に積極的に参画・協力していく仕組みづくりなど、道路交通環境整備における地域や住民の主体性を重視する取り組みを推進する。

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、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等の整備、効果的な交通規制の推進等きめ細かな事故

防止対策を実施することにより、車両の速度の抑制や、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。

(1) 生活道路における交通安全対策の推進



死傷事故発生率が高いエリアにおいて、関係機関・団体が連携し、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。

警察においては、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。生活道路については、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ほか、高輝度標識等の見やすく分かりやすい道路標識・道路標示の整備や信号灯器の LED 化、路側帯の設置・拡幅、ゾーン規制の活用等の安全対策や外周幹線道路を中心として、信号機の改良、光ビーコン・交通情報板等によるリアルタイムの交通情報提供等の交通流円滑化対策を実施する。

また、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（平成 18 年法律第 91 号。以下「バリアフリー法」という。）に定められた生活関連経路を構成する道路を中心に音響により信号表示の状況を知らせる音響式信号機、信号表示面に青時間までの待ち時間及び青時間の残り時間を表示する経過時間表示機能付き歩行者用灯器、歩行者と自動車が通行する時間を分離して交通事故を防止する歩車分離式信号等の整備を推進する。

道路管理者においては、歩道の整備等により、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、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（車道の一部を盛り上げる）、クランク（車道をジグザグにする）など車両速度を抑制する道路構造等により、歩行者や自転車の通行を優先する区域を形成するゾーン対策、外周幹線道路の交通を円滑化するための交差点改良やエリア進入部におけるハンプや狭さくの設置等によるエリア内への通過車両の抑制対策を実施する。

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。

(2) 通学路等における交通安全の確保

- ア 通学路における安全を確保するため、定期的な合同点検の実施や対策の改善・充実等の継続的な取組を支援するとともに、道路交通実態に応じ、警察、教育委員会、学校、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。
- イ 高校、中学校に通う生徒、小学校、幼稚園、保育所や放課後児童クラブ等に通う児童・幼児の通行の安全を確保するため、通学路等の歩道整備等を積極的に推進するとともに、ハンブ・狭柵等の設置、路肩のカラー舗装、防護柵の設置、自転車道・自転車専用通行帯・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、立体横断施設の整備、横断歩道等の拡充等の対策を推進する。

(3) 高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備

- ア 高齢者や障がい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。

このほか、歩道の段差・傾斜・勾配の改善、バリアフリー対応型信号機、歩車分離式信号、エスコートゾーン（視覚障がい者誘導用道路横断帯）、昇降装置付立体横断施設、歩行者用休憩施設、自転車駐車場、障がい者用駐車ます等を有する自動車駐車場等を整備する。あわせて、高齢者、障がい者等の通行の安全と円滑を図るとともに、高齢運転者の増加に対応するため、信号灯器のLED化、道路標識の高輝度化を推進する。

さらに、視覚障がい者誘導用ブロック、歩行者用の案内標識、バリアフリーマップ等により、公共施設の位置や施設までの経路等を適切に案内できるようにする。

- イ 横断歩道、バス停留所付近の違法駐車などの悪質性、危険性、迷惑性の高い駐車違反に対する取締りを強化するとともに、高齢者、障がい者等の円滑な移動を阻害する要因となっている歩道や視覚障がい者誘導用ブロック上等の自動二輪車等の違法駐車についても、積極的な取締りを推進する。

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、対策立案段階では、これまでに蓄積してきた対策効果データにより対策の有効性を確認した上で次の対策に反映する、「成果を上げるマネジメント」を推進するとともに、急ブレーキデータ等のビッグデータを活用した潜在的危険箇所

所の対策などきめ細かく効率的な事故対策を推進する。

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、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、一般道路に比べて安全性が高い高規格幹線道路の利用促進を図る。

(1) 事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）の推進

国道 220 号や国道 269 号、県道 63 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（一連の業務を行う上で、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関係機関と連携しながら選定する。
- 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。

(2) 事故危険箇所（事故多発地点）対策の推進

事故の発生割合の大きい幹線道路の区間等を事故危険箇所として指定し、警察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、信号機の新設・改良、歩車分離式信号の運用、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さく、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。

(3) 幹線道路における交通規制

東九州自動車道や都城志布志道路などの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。

また、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、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。

さらに、一般道路については、交通の安全と円滑化を図るため、道路の構造、交通安全施設の整備状況、交通の状況等を勘案しつつ、速度規制及び追い越しのための右側部分はみ出し通行禁止規制等について見直しを行い、その適正化を図る。

なかでも、自動車専用道路に準じて安全性が高い区間については、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。

(4) 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次の方針により図る。

(5) 適切に機能分担された道路網の整備

ア 東九州自動車道や都城志布志道路、国道 220 号線、県道 63 号線などの主要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、自動車等の異種交通の分離を図る。

イ 一般道路に比較して、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を向上させる。

ウ 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、区画道路におけるコミュニティ道路や歩車共存道路等の交通安全施設の整備等を総合的に推進する。

エ 市民のニーズに応じた効率的な輸送体系を確立し、道路混雑の解消など円滑な交通流が確保された良好な交通環境を形成するため、道路交通、海運、航空など複数の交通機関の連携を図る施策を推進し、県庁所在地である鹿児島市や都城市、鹿児島空港、志布志港など交通拠点へのアクセス道路となる東九州自動車道や都城志布志道路、国道 220 号、県道 63 号などの主要道路の整備等を推進する。

(6) 改築等による交通安全対策の推進

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、次の方針により道路の改築等による交通事故対策を推進する。

ア 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、幹線道路の整備と併せた生活道路におけるランプや狭さくの設置等によるエリア内への通過車両の抑制対策、自転車の通行を歩行者や車両と分離するための自転車道や自転車通行帯、自転車の通行位置を示した道路の整備等の道路交通の安全に寄与する道路の改築事業を推進する。

イ 交差点及びその付近における交通事故の防止と交通渋滞の解消を図るため、交差点のコンパクト化、交差点改良等を推進する。

ウ 道路の機能と沿道の土地利用を含めた道路の利用実態との調和を図ることが交通の安全の確保に資することから、交通の流れの実態を踏まえつつ、沿道からのアクセスを考慮した副道等の整備、植樹帯の設置、路上駐車対策等の推進を図る。

エ 商業系地区等における歩行者及び自転車利用者の安全で快適な通行空間を確保するため、これらの者の交通量や通行の状況に即して、幅の広い歩道、自転車道、自転車専用通行帯等の整備を推進する。

オ 交通混雑が著しい中心市街地、駅周辺地区等において、人と車の交通を体系的に分離するとともに、歩行者空間の拡大を図るため、地区周辺の幹線道路、交通広場等の総合的な整備を推進する。

カ 歴史的街並みや史跡など卓越した歴史的環境の残る地区において、地区内の交通と観光交通、通過交通を適切に分離するため、歴史的地区への誘導路、地区内の生活道路、歴史的みちすじ等の整備を体系的に推進する。

(7) 交通安全施設等の高度化

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

イ 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ほか、交通事故発生地点を容易に把握し、速やかな事故処理及び的確な事故調査が行えるようにするとともに、自動車の位置や目的地までの距離を容易に確認できるようにするためのキロポスト（地点標）の整備を推進する。

3 交通安全施設等整備事業の推進

交通の安全を確保する必要がある道路について、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、次の方針により計画的かつ重点的に交通安全施設等整備事業等を推進することにより、交通環境を改善し、交通事故の防止と交通の円滑化を図る。

(1) 交通安全施設等の戦略的維持管理

整備後長期間が経過した信号機等の老朽化対策が課題となっていることから、平成 25 年に「インフラ老朽化対策の推進に関する関係省庁連絡会議」において策定された「インフラ長寿命化基本計画」等に即して、国、県及び市が連携し、中長期的な視点に立った老朽施設の更新、施設の長寿命化、ライフサイクルコストの削減等を推進する。特に、横断歩行者優先の前提となる横断歩道の道路標識・道路標示が破損、滅失、褪色、摩耗等の理由によりその効用が損なわれないよう効率的かつ適切な管理を行う。

(2) 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。

(3) 幹線道路対策の推進

幹線道路では、交通事故が特定の区間に集中して発生していることから、事故危険箇所など、事故の発生割合の大きい区間において、重点的な交通事故対策を実施する。この際、事故データの客観的な分析による事故原因の検証に基づき、信号機の改良、交差点改良等の対策を実施する。

(4) 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。

(5) 道路交通環境整備への住民参加の促進

安全な道路交通環境の整備にあたっては、道路を利用する人の視点を生かすことが重要であることから、地域住民や道路利用者の主体的な参加のもとに、交通安全施設等の点検を行う交通安全総点検を積極的に推進する。

また、安全な道路交通安全環境の整備に係る住民に理解と協力を得るため、事業の進捗状況、効果等について、積極的に公表する。

(6) 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。

(7) 道路反射鏡及び防護柵等の整備

道路反射鏡をはじめとする交通安全施設については、地域の要望を受け、道路管理者などと協議を重ね、優先度が高い場所から設置してきた。今後も、地域の要望に沿った交通安全施設の設置を実施していく。



《過去5年間における道路反射鏡、防護柵整備状況》

年 度	道路反射鏡（基）	防護柵 （ガードレール）（m）
平成28年度	23	192
平成29年度	3	546
平成30年度	5	223
令和元年度	10	132
令和2年度	12	115
合計	53	1208

4 効果的な交通規制の推進

道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑化を図り、道路網全体の中でそれぞれの道路の社会的機能、道路の構造、交通安全施設の整備状況、交通流・量の状況など地域の実態等に応じた既存の交通規制を見直すなど、規制内容をより合理的なものにするよう努め、効果的な交通規制を行う。

(1) 地域の特性に応じた交通規制

幹線道路では、駐停車禁止、転回禁止、指定方向外進行禁止、進行方向別通行区分など交通流を整序化するための交通規制を、また、生活道路では、一方通行、指定方向外進行禁止等を組み合わせるなど、通過交通を抑制するための交通規制を実施するほか、歩行者用道路、車両通行止、路側帯の設置・拡幅など、歩行者及び自転車利用者の安全を確保するための交通規制を強化する。

(2) より合理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、交通事情の変化を適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、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上で、道路環境、交通量、駐車需要等に即応したきめ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し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。

(3) 自転車利用環境の総合的整備

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、当該計画及びガイドラインに基づく自転車ネットワーク計画を含む地方版自転車活用推進計画の策定や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。

5 災害に備えた道路交通環境の整備

地震、豪雨、豪雪、津波等の災害が発生した場合においても、安全で安心な生活を支える道路交通の確保を図る。

(1) 災害に備えた道路の整備

地震発生時の応急活動を迅速かつ安全に実施し、豪雨・豪雪時等においても、安全で安心な信頼性の高い道路ネットワークを確保するため、道路斜面等の防災対策や災害の恐れのある区間を回避・代替する道路の整備を推進する。

津波に対しては、津波による人的被害を最小限にするため、道路利用者への早期情報提供、迅速な避難を行うための避難路の整備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東九州自動車道や高規格幹線道路である都城志布志道路の整備を推進する。

(2) 災害に強い交通安全施設等の整備

地震、豪雨、豪雪、津波等の災害が発生した場合においても安全で円滑な道路交通を確保するため、交通規制資機材の整備を推進するとともに、災害発生時の停電に起因する信号機の機能停止による混乱防止のため、信号機電源付加装置の整備や、老朽化機材の更新を推進する。

(3) 災害発生時における交通規制

災害発生時においては、被災地域への車両の流入抑制を行うとともに、被

害状況を把握した上で、災害対策基本法（昭和 36 年法律第 223 号）の規定に基づく通行禁止等の必要な交通規制を迅速かつ的確に実施する。

(4) 災害発生時における情報提供の充実

災害発生時において、道路の被災状況や道路交通状況を迅速かつ的確に収集・分析・提供し、復旧や緊急交通路、緊急輸送路等の確保及び道路利用者等に対する道路交通情報の提供等に資するため、地震計、交通監視カメラ、車両感知器、道路交通情報提供装置、道路管理情報システム等の整備を推進するとともに、インターネット等を活用した道路・交通に関する災害情報等の提供を推進する。

6 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。

(1) 秩序ある駐車規制の推進

地域住民等の意見要望等を十分に踏まえつつ、駐車規制の点検・見直しを実施するとともに、物流の必要性や自動二輪車の駐車需要等にも配慮し、地域の交通実態等に応じた規制の緩和を行うなど、きめ細やかな駐車規制を推進する。

(2) 違法駐車対策の推進

- ア 悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点を指定して、地域の実態に応じた取締り活動ガイドラインによるメリハリを付けた取締りを推進する。また、道路交通環境等の状況を勘案した上で必要があると認められる場合には、取締り活動ガイドラインの見直し等適切に対応する。
- イ 運転者の責任を追及できない放置車両について、当該車両の使用者に対する放置違反金納付命令及び繰り返し放置違反金納付命令を受けた使用者に対する使用制限命令の積極的な活用を図り、使用者責任を追及する。他方、交通事故の原因となった違反や常習的な違反等悪質な駐車違反については、運転者の責任追及を徹底する。

(3) 駐車場等の整備

路上における無秩序な駐車を抑制し、安全かつ円滑な道路交通を確保するため、駐車規制及び違法駐車取締りの推進と併せ、以下の施策により駐車場の整備と有効利用を推進する。

- ア 駐車場整備に関する調査を推進し、自動車交通が著しく混雑する地区等において、駐車場整備地区の指定を促進するとともに、当該地区において計画的、総合的な駐車対策を行うため、駐車場整備計画の策定を推進する。
- イ 立地適正化計画の策定など、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・安全性の高い、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。

7 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、情報通信技術（IT）等を活用して、道路交通情報の充実を図る必要がある。

(1) 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。

(2) 分かりやすい道路交通環境の確保

時間別・車種別等の交通規制の効果を上げるため、視認性・耐久性に優れた大型固定標識の整備及び利用者のニーズに即した系統的で分かりやすい案内標識の整備を推進する。

また、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の推進等により、国際化の進展への対応に努める。

8 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

(1) 道路の使用及び占用の適正化等

ア 道路の使用及び占用の適正化

工作物の設置、工事等のための道路の使用及び占用の許可に当たっては、道路の構造を保全し、安全かつ円滑な道路交通を確保するために適正な運用を行うとともに、許可条件の履行、占用物件等の維持管理の適正化について指導する。

イ 不法占用物件の排除等

道路交通に支障を与える不法占用物件等については、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、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。

(2) 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、都市における良好な生活環境づくり等を図るため、社会資本整備重点計画等に基づき、住区基幹公園、都市基幹公園等の整備を推進する。

(3) 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。また、危険物を積載する車両の水底トンネル等の通行の禁止又は制限及び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。

第 2 節 交通安全思想の普及徹底

1 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

交通安全教育は、自他の生命尊重という理念のもとに、交通社会の一員としての責任を自覚し、交通安全意識と交通マナーの向上に努め、相手の立場を尊重し、他の人々や地域の安全にも貢献できる良き社会人を育成する上で、重要な意義を有している。交通安全意識を向上させ交通マナーを身に付けるためには、人間の成長過程に合わせ、



子どもたちへの交通安全教育（ひまわり号）の様子

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、障がい者等の交通弱者に関する知識や思いやりの心を育むとともに、交通事故被害者等の痛みを思いやり、交通事故の被害者にも加害者にもならない意識を育てることが重要である。

このため、「交通安全教育指針」（平成 10 年国家公安委員会告示第 15 号）等を活用し、幼児から成人に至るまで、心身の発達段階やライフステージに応じた段階的かつ体系的な交通安全教育を行う。特に、超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、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。

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、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、ケーブルテレビや自治会回覧、街頭立哨などを通じて、地域ぐるみで交通安全の意識啓発を図る。

さらに、自転車を使用することが多い小学生、中学生及び高校生に対しては、交通社会の一員であることを考慮し、自転車運転講習制度の施行も踏まえ、自転車利用に関する道路交通法の基礎知識、交通安全意識及び交通マナーに係る教育を充実させ、国、県及び市、警察、学校、関係民間団体、地域社会、企業及び家庭がそれぞれの特性を活かし、互いに連携を取りながら地域ぐるみの活動を促進する。

ア 幼児に対する交通安全教育

幼児に対する交通安全教育は、心身の発達段階や地域の実情に応じて、基本的な交通ルールを遵守し、交通マナーを実践する態度を習得させるとともに、日常生活において安全に道路を通行するために必要な基本的な技能及び知識を習得させることを目標とする。

幼稚園・保育所及び認定こども園においては、家庭及び関係機関・団体等と連携協力を図りながら、日常の教育・保育活動のあらゆる場面を捉えて交通安全教育を計画的かつ継続的に行う。これらを効果的に実施するため、例えば、紙芝居や視聴覚教材等を利用したり親子で実習したりするなど、分かりやすい指導に努めるとともに、関係機関、団体においては、教材・教具の提供等により交通安全教育の支援を行う。

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。

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。

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、既に二輪車の運転者として交通社会の一員として参画している生徒をはじめ、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、将来の運転者として備えておくべき安全意識を醸成するため、参加・体験・実践型の交通安全教育を推進する。

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、運転者の教育を中心として行う。運転者教育については、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。

自動車学校においては、教習を中心に、事業所においては、安全運転の一環として、安全運転管理者、運行管理者などが行う交通安全教育を中心に行い、特に、事業所の自動車の使用者は、事業所における自主的な安全運転管理の徹底に努める。

また、若者等については、健全な交通社会人としての育成を目指し、交通道徳、交通安全意識と基本的交通ルールの実践、習慣化を図るため、青年団活動等を通じて交通安全に関する学習を深めてもらうとともに、関係機関・団体と連携し、街頭キャンペーンなどを通じて交通安全の意識啓発を行う。

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については、運転免許の有無などにより、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を留意しながら、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道路を通行するために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。

超高齢社会の急速な進行に伴い、増加する高齢者の交通事故を防止するため、県及び市は、身体の特長や行動の特長に応じた安全行動の



高齢者サロンでの交通安全講話の様子

能力を高めるための教育として、老人クラブや高齢者サロンなどに交通安全に関する講座を取り入れ積極的に交通安全教育を推進するとともに、警察や交通安全協会、自動車学校など連携し、参加・体験・実践型の交通安全教育の推進し、高齢者交通安全指導員（シルバーリーダー）の養成に努める。

また、高齢者の自発的な交通安全意識を高めるために反射材等の交通安全用品の普及・活用に努める。

高齢運転者に対しては、高齢者講習、更新時講習及び個別に交通指導を行う講習会などを開催し、高齢運転者の受講機会の拡大を図るとともに、自発的な受講の促進に努める。

電動車いす（シニアカー）を利用する高齢者に対しては、電動車いすの製造メーカー等で組織される団体等と連携して、購入時の指導・助言を徹底するとともに、安全利用に向けた交通安全教育の促進に努める。また、地域における高齢者の安全運転の普及を促進するため、高齢者交通安全指導員（シルバーリーダー）を対象とした安全運転教育を実施する。

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スキル及び知識の習得のため、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。

さらに、自立歩行できない障がい者に対しては、介護者、交通ボランティアなどの障がい者に付き添う者を対象とした講習会への参加を、関係機関・団体に呼びかける。

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。

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、VR等の機器の活用など、柔軟に多様な方法を活用した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

(1) 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、志布志市交通安全市民運動推進協議会の構成機関・団体が中心となり、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（特に夕暮れ時）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あたっては、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、関係機関・団体が連携し、運動終了後も継続的・自主的な活動が展開されるよう、事故実態、住民や交通事故被害者等のニーズ等を踏まえた実施に努める。

また、事後に、運動の効果を検証、評価することにより、一層効果的な運動が実施されるよう配慮する。

(2) 横断歩行者の安全確保

信号機のない横断歩道での死亡事故では、自動車の横断歩道手前での減速

が不十分なものが多いため、運転者に対して横断歩道手前での減速義務や横断歩道における歩行者優先義務を再認識させるため、交通安全教育や交通指導取締り等を推進する。

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。

(3) 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に違反する行動が多いことから、交通安全教育等の充実を図る。

自転車は、歩行者と衝突した場合には加害者となる側面も有しており、交通に参加するものとしての十分な自覚・責任が求められることから、そうした意識の啓発を図るとともに、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や「かごしま自転車条例」の広報啓発により、自転車利用者のルールに対する遵法意識を醸成する。

夕暮れ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。

さらに、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、中学生以下の子どもの着用の徹底を図るほか、高齢者や高校生等、他の年齢層の自転車利用者に対し、ヘルメットの着用を促進する。

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

(5)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。

また、志布志地区交通安全協会が実施しているチャイルドシート貸出制度の広報啓発に努め利用しやすい環境づくりを促進する。

さらに、販売店等における利用者への正しい着用の指導・助言を推進する。

(6)反射材用品の普及促進

夕暮れ時から夜間における視認性を高め、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。

反射材用品等は、全年齢層を対象として普及を図る必要があるが、歩行中の交通事故死者数の中で占める割合が高い高齢者に対しては、特にその普及の促進を図る。また、衣服や靴、鞆等の身の回り品への反射材用品の組み込みを推奨するとともに、適切な反射性能を有する製品についての情報提供に努める。

(7)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

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。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、各種メディア、ポスター、市ホームページ等の広報媒体等の活用により普及・啓発を図る。

また、安全運転管理者、酒類製造・販売業者、酒類提供飲食店、駐車場関係者等と連携してハンドルキーパー運動や飲酒運転「8せん(やっせん)」運動の普及啓発に努めるなど、地域、職域等における飲酒運転根絶の取組を更に進め、「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。

(8)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に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研修会や行政告知端末等も用いた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。

(9) 効果的な広報の実施

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、交通の安全に関する効果的な広報を次の方針により行う。

ア 家庭、学校、職場、地域等と一体となった広範なキャンペーンや官民が一体となった各種の広報媒体を通じての集中的なキャンペーン等を積極的に行い、子どもと高齢者の交通事故防止、後部座席を含めた全ての座席のシートベルトの着用とチャイルドシートの正しい着用の徹底、妨害運転や飲酒運転等の悪質・危険な運転の根絶、違法駐車等の排除等を図る。

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も周知を図る。

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、市報や家庭向け広報媒体の積極的な活用により、家庭に浸透するきめ細かな広報の充実に努める。また、子どもや高齢者など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、県及び市は、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、県が発行する広報誌や市報に交通事故発生状況などを掲載する。

(10) 自動車事故を防止するための取組支援（安全運転推進事業の実施）

安全運転に関する知識・運転技術等の向上を図るため、県警察本部のさわやか号の活用などによる交通安全講話を通じて、安全運転の推進を図る。

(11) 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」、毎月 20 日を「交通安全の日」として定め、県市及び関係機関・団体が連携し、街頭活動等を実施するとともに、定期的に広報・啓発活動を推進する。

また、高齢者交通安全マークの普及・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、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 夕暮れ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な原因となっている最高速度違反や、飲酒運転等による事故実態・危険性等を広く周知し、これらの違反の防止を図る。また、早朝、夕暮時、夜間は、車両運転者には、「早めのライト点灯」「原則上向き点灯」「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。また、季節や気象の変化、地域の実態等に応じ、交通情報等を活用するなどして自動車の前照灯の早期点灯を促す。

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、市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。



交通安全1,000人街頭立哨の様子

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かけを行う。

また、交通ボランティア等の高齢化が進行する中、交通安全の取組を着実に次世代につないでいくよう幅広い年代の参画に努める。

(1) 交通安全各種団体の効率的協力体制の確立と活動促進

複数の団体が交通安全対策に関する各種事業等を展開しているが、組織間の連携体制の強化を推進し効率的な活動の展開を推進していく。

(2) 交通安全市民運動推進協議会の活動の効率化及び強化

「交通安全市民運動推進協議会」は、交通安全対策に関する各団体長等で構成される組織で、各種事業等を実施しているところである。組織の活動の効率化及び強化を図るため、本協議会で実施している「交通安全1,000人街頭立哨パレード」の対象の地域及び協力団体を拡充することで、市民の自立

的な交通安全意識の高揚が図られ、地域ぐるみでの活動が展開されることから幅広い年代への交通安全教育が推進されるため、交通安全市民運動推進協議会の育成強化には一層努力するものとする。

(3) 交通安全母の会の育成強化

「交通安全母の会」は、家庭における交通安全、特に母と子の交通安全を目的として、現在女性団体連絡協議会で活動している。組織の充実強化を図るため各小学校PTAに関わりを求めることで、母親、婦人の交通安全意識の高揚が図られるとともに、地域ぐるみの活動が展開され、子どもと高齢者を含んだ交通安全教育の推進についても母体となるものになり、交通安全母の会の育成強化には一層努力するものとする。



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、地域住民に留まらず、該当地域を訪れ、関りを有する通勤・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。



第3節 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、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を図る。その際、高齢者や障がい者、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。

また、企業・事業所等が交通安全に果たすべき役割と責任を重視し、自主的な安全運転管理対策の推進及び自動車運送事業者等の安全対策の充実を図るとともに、交通安全労働災害の防止等を図るための取組を進める。

さらに、市ホームページなどのITを活用し、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とともに、免許取得時及び免許取得後においては、特に、実際の交通場面で安全に運転する能力を向上させるための教育を行う。

また、これらの機会が、単なる知識や技能を教える場にとどまることなく、交通事故の悲惨さの理解を深める教育、自らの身体機能の状況や健康状態について自覚を促す教育など、運転者の安全に運転しようとする意識及び態度を向上されるよう教育内容の充実を図る。

(1) 運転者に対する再教育等の充実

取消処分者講習、停止処分者講習、違反者講習、初心運転者講習、更新時講習及び高齢者講習により、運転者に対する再教育が効果的に行われるよう、講習施設・設備の拡充を図るほか、講習指導員の資質向上、講習資機材の高度化及び講習内容、講習方法の充実に努める。

特に、飲酒運転を防止するという観点から、飲酒取消講習の確実な実施や飲酒学級の充実に努め、妨害運転等の悪質・危険な運転者に対しては運転適性検査により、受講者の運転特性を診断した上で、必要な個別的指導等を実施し、悪質・危険な運転特性の矯正を図る。

自動車教習所については、既に運転免許を取得した者に対する再教育も実施するなど、地域の交通安全教育センターとしての機能の充実に努める。

(2) 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。

(3) 高齢運転者対策の充実

ア 高齢者に対する教育の充実

高齢者講習の効果的実施、更新時講習における高齢者学級の講習内容の充実等に努める。特に、認知機能検査に基づく高齢者講習においては、運転技能に着目したきめ細かな講習を実施するとともに、講習の合理化・高度化を図り、より効果的な教育に努める。

イ 臨時適性検査の確実な実施

認知機能検査、運転適性相談等の機会等を通じて、認知症の疑いがある運転者の把握に努め、臨時適性検査等の確実な実施等により、安全な運転に支障のある者については、運転免許の取消等の行政処分を行う。

ウ 改正道路交通法の円滑な施行

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されていることから、改正法の適正かつ円滑な施行に向けて準備を進めるとともに、施行後のこれらの制度の適切な運用を推進する。

エ 高齢運転者標識（高齢者マーク）の活用

高齢運転者の安全意識を高めるため、高齢者マークの積極的な使用の促進を図る。

オ 運転経歴証明書の充実

運転免許証を自主返納した者が、返納免許証を身分証明書として利用できるよう、運転経歴証明書の内容の充実を図る。



高齢運転者標識
(高齢者マーク)

カ 高齢者運転免許証自主返納支援事業の活用

運転に不安を感じている方や家族から返納を薦められている方の運転免許の自主返納を支援するため、運転免許を自主返納した方を対象に、タクシー・給油利用券 2 万円分を交付し、運転免許証の自主返納促進を図る。ただし、対象者を以下の条件を全て満たす者とする。

- ① 市に住所を有する者
- ② 自主返納の日において 65 歳以上の者
- ③ 一年以内に、有効期限内のすべての運転免許を自主返納された者

《志布志市運転免許証自主返納支援事業の実績》

項目	平成 30 年度	令和元年度	令和 2 年度	総計
申請者数	123	168	153	444
男	48	78	71	197
女	75	90	82	247
平均年齢	81.37	82.20	83.01	82.19

(4) シートベルト、チャイルドシート及び乗車用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乗車用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 運転免許業務の改善

市民の立場に立った運転免許業務を行うため、警察をはじめとする関係機関を中心に、手続きの簡素化の推進により、更新負担の軽減を図る。

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

また、安全運転管理者等による若年運転者対策及び貨物自動車の安全対策の一層の充実を図るとともに、安全運転管理者等の未選任事業所の一掃を図り、企業内の安全運転管理体制を充実強化し、安全運転管理業務の徹底を図る。さらに、事業活動に関してなされた道路交通法違反等についての使用者等への通報制度を十分活用するとともに、使用者、安全運転管理者等による下命、容認違反等については、使用者等の責任追及を徹底し適正な運転管理を図る。

事業活動に伴う交通事故防止を更に促進するため、映像記録型ドライブレコーダー、デジタル式運行記録計等（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元に、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、講習等を通じて周知を図る。

第4節 車両の安全性の確保

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

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

1 自動車の検査及び点検整備の充実と推進

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、点検・整備の重要

性と保守管理の徹底を自動車ユーザーに対して周知を促進する。

さらに、道路交通に危険を及ぼすなどの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」を全県的に展開し、広報活動の推進、関係者への指導、街頭検査等を強化することにより、不正改造防止について、自動車ユーザー及び自動車関係事業者等の認識を高める。

2 自転車の安全性の確保

自転車の安全な利用を確保し、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、被害者の救済に資するため損害賠償責任保険等への全員加入に向けた広報啓発に取り組む。

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

第5節 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・危険性、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、暴走族対策を強力に推進するため、関係機関・団体が連携し、地域ぐるみで暴走族追放気運の高揚に努め、暴走行為をさせない環境づくりを推進するとともに、取締り体制及び資機材の充実強化を図る。

1 交通の指導取締りの強化等

(1) 一般道路における効果的な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交通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おいて、交通指導取締りを効果的に次の方針により推進する。

ア 交通事故抑止に資する指導取締りの推進

子ども、高齢者、障がい者等の保護の観点に立った交通取締りを推進し、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悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点をおいた指導取締りの強

化を図る。

イ 背後責任の追及

事業活動に関してなされた過積載や過労運転などの違反については、自動車の使用者等に対する責任追及を徹底するとともに、必要に応じ自動車の使用制限命令や荷主等に対する再発防止命令を行い、また、事業者の背後責任が明らかとなった場合は、それらの者に対する指導、監督処分等を行うことにより、この種の違反の防止を図る。

ウ 自転車利用者に対する指導取締りの推進

自転車の利用については、平成 27 年 6 月に改正道路交通法が施行され(令和 2 年 6 月 30 日一部改正)、信号無視や通行禁止違反などの 15 の項目の危険行為を繰り返した場合、安全講習の義務化など、自転車の安全対策の強化が定められたところである。

このことを受け、警察を中心として、自転車による危険な違法行為に対しては、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) 科学的な指導取締りの推進

交通事故分析システムの高度化や速度違反自動取締装置の整備を推進するなど、交通事故実態に的確に対応した科学的かつ効率的な指導取締りを推進する。

2 交通事故事件その他交通犯罪の捜査体制の強化

ひき逃げ事件その他各種の交通犯罪の捜査及び交通事故事件捜査を適正かつ迅速に行うため、捜査の合理化を推進するとともに、次により要員、装備等の充実強化を図る。

(1) 専従捜査体制の強化等

警察において、交通犯罪捜査及び交通事故事件捜査体制を強化するため、専従捜査員の捜査能力の一層の向上及び体制の充実に努める。

(2) 初動捜査体制及び科学的捜査体制の強化

警察において、事故処理車その他の車両、交通事故自動記録装置をはじめとする交通事故捜査支援システム等の整備を推進するとともに、交通事故事件捜査資機材等の充実強化を図る。

3 暴走族対策の強化

暴走族による各種不法事案を未然に防止し、交通秩序を確保するとともに、青少年の健全な育成に資するため、関係機関・団体が連携し、次の暴走族対策を強力的に推進する。

(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、志布志地区暴走族追放推進協議会を中心として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。

(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。

第6節 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、被害を最小限にとどめるため、交通事故に即応できるよう救急医療機関や消防機関等の救急関係機関相互の緊密な連携・協力関係を確保しつつ、救助・救急体制及び救急医療体制の整備を図る。

特に、負傷者の救命率・救命効果の一層の向上を図る観点から、救急現場又は搬送途上において、一刻も早い救急医療、応急処置等を実施するための体制整備を図るほか、事故現場からの緊急通報体制の整備やバイスタンダー（現場に居合わせた人）による応急手当の普及等を促進する。

また、本市においては、東九州自動車道や地域高規格道路である都城志布志道路の供用が開始されたことから、発生する事故が重大化することを想定し、より一層の連携強化を図る。

1 救助・救急体制の整備

(1) 救急体制の整備・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) 心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動の促進

現場におけるバイスタンダーによる応急手当の実施により、救命効果の向上が期待できることから、自動体外式除細動器（AED）の使用も含めた応急手当について、普及啓発活動を促進する。

消防機関、保健所等の関係機関においては、指導資料の作成・配布、講習

会の開催等を推進するとともに、救急の日、救急医療週間等の機会を通じて、広報啓発活動を積極的に推進する。

また、応急手当指導者の養成を強力に行っていくほか、救急要請受信時における応急手当の指導を推進する。

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

加えて、学校においては、学校の保健体育において、止血法や包帯法、心肺蘇生法などの応急手当についての指導の充実を図るとともに、心肺蘇生法の実習や自動体外式除細動器の知識の普及を含む各種講習会の開催により、教員の指導力の向上を図る。



心肺蘇生法研修の様子

(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、大隅曾於地区消防組合において、救急救命士の計画的な養成を図るとともに、研修の充実に努める。

(5) ドクターヘリコプターによる救急業務の推進

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い、負傷者の救急搬送の役割を担うことから、救急医療用ヘリコプター（ドクターヘリ）の活用を推進する。

また、鹿児島県消防・防災ヘリコプターもドクターヘリの代替運航として適時活用していく。



救急医療用ヘリコプター（ドクターヘリ）

(6) 救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実

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

(7) レスポンスタイムの縮減

緊急車両が現場に到着するまでのレスポンスタイムについて、消防署においては、現在の消防署の地理上の特性を生かし、レスポンスタイムの縮減を図る。また、緊急走行時の交通事故防止のため、緊急車両優先の信号制御を

行う現場急行支援システム（FAST*1）の整備を推進する。

2 救急医療体制の整備

救急医療体制の充実を図るために、初期及び第二次救急医療機関と第三次救急医療機関との緊密な連携体制を維持し、医療機関・救急搬送機関等の連携・協力関係の確保に努める。また、医師が速やかに救急現場等に出動して傷病者に対して必要な治療を行い、負傷者の救急搬送の役割を担うことから、救急医療用ヘリコプター（ドクターヘリ）の活用を推進する。

3 救急関係機関の協力関係の確保等

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

また、特に、多くの被害者が生じる大規模な交通事故が発生した場合に備え、災害派遣医療チーム（DMAT*2）の活用を促進する。

第7節 被害者支援の推進

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

また、交通事故被害者等は、精神的にも大きな打撃を受けている上、交通事故に係る知識や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 自動車損害賠償保障制度の充実等

自動車事故による被害者の救済対策の中核的役割を果たしている自動車損害賠償保障制度の重要性について周知・啓発に努め、加入促進による被害者救済の充実を図る。

また、自賠責保険（自賠責共済）の期限切れ、掛け忘れに注意が必要であることを、広報活動等を通じて広く市民に周知する。

2 損害賠償の請求についての援助等

(1) 交通事故相談活動の推進

鹿児島県交通事故相談所が大隅地域振興局で実施している出張相談等を活

用し、地域における交通事故相談活動を推進する。

交通事故相談所等において各種の広報を行うほか、県及び市のホームページや広報誌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) 損害賠償請求の援助活動等の強化

警察においては、交通事故被害者に対する適正かつ迅速な支援として、救済制度の教示や交通事故相談活動を積極的に推進する。また、法務局及び人権擁護委員による人権相談の一環として、交通事故に関する相談を積極的に取り扱う。

3 交通事故被害者支援の充実強化

被害者救済対策事業等について、独立行政法人自動車事故対策機構が行う交通遺児等に対する生活資金貸付け、公益財団法人交通被災者たすけあい協会の行う交通遺児の支援活動等の周知を図る。

4 交通災害共済制度の普及活動及び継続

被害交通事故の被災者及びその遺族に対し、見舞金を送る相互扶助制度である交通災害共済について、市のホームページや広報誌を積極的に活用し、制度内容の周知徹底を図るとともに、加入促進の方法と事務処理の効率化かつスピーディ化を検討し、実践していく。

第8節 交通事故分析の高度化

交通事故の実態を的確に把握し、更なる交通事故死傷者数の減少に向けた効果的かつ詳細な交通安全施策の検討、立案等に資するため、人、道路及び車両について総合的な観点からの事故分析を行うことに加え、車載式の記録装置であるイベントデータレコーダー（EDR*3）や映像記録型ドライブレコーダー等のマイクロデータの充実を通じた交通事故分析への活用について検討を行う。

さらに、官民の保有する交通事故調査・分析に係る情報を市民に対して積極的に提供することにより、交通安全に対する市民の意識の高揚を図る。

第2部 鉄道の交通安全

第1章 鉄道交通の安全

第1節 鉄道における事故の状況

本市において、鉄道における運転事故、踏切事故等の鉄道事故は発生していないが、全国的に見ると悲惨な結果をもたらす重大事故が発生している。限られた区間であるが、鉄道が存在している本市においても、踏切事故等が発生する可能性が皆無ということではない。

第2節 鉄道交通の安全についての目標

鉄道における運転事故、踏切事故等が発生していない現状を、今後とも維持していくために、関係機関との連携、鉄道交通の安全に関する知識の普及に努める。

第3節 講じようとする施策

置石、投石等の鉄道妨害、線路内立ち入り等の外部要因による事故を防止するために、鉄道事故防止に関する知識を広く一般に普及させる。

また、踏切事故を防止するため踏切道の安全通行や確実な安全確認、無理な進入の防止など交通ルールの遵守とマナーの向上を、交通安全教育などの機会を通じて呼びかける。

さらに、駅施設等について、高齢者、障がい者等の安全利用にも十分配慮し、段差解消、ホームドア、又は、内方線付き点状ブロック等による、転落防止設備の整備等によるバリアフリー化を引き続き推進する。



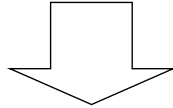
志布志駅

○ 施策の展開

第2部 鉄道交通の安全

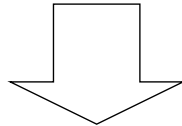
1 鉄道における事故の状況

- 全国的に見ると悲惨な結果をもたらす重大な鉄道事故が発生している
- 限られた区間であるが、鉄道が存在している本市においても、踏切事故等が発生する可能性が皆無ではない



2 鉄道交通の安全についての目標

関係機関との連携、鉄道交通の安全に関する知識の普及に努める



3 講じようとする施策

- 置石、投石等の鉄道妨害、線路内立ち入り等の外部要因による事故を防止
…鉄道事故防止に関する知識を普及
- 踏切事故を防止
⇒踏切道の安全通行や確実な安全確認
⇒無理な進入の防止など交通ルールの遵守とマナーの向上
…交通安全教育などの機会を通じて呼びかけ
- 駅施設等は、高齢者、障がい者等の安全利用にも十分配慮する
⇒転落防止設備の整備等によるバリアフリー化を推進

資料

1 交通安全対策基本法（抜粋）

（市町村交通安全対策会議）

第十八条 市町村は、市町村交通安全計画を作成し、及びその実施を推進させるため、条例で定めるところにより、市町村交通安全対策会議を置くことができる。

2 前項に規定するもののほか、市町村は、協議により規約を定め、共同して市町村交通安全対策会議を置くことができる。

3 市町村交通安全対策会議の組織及び所掌事務は、都道府県交通安全対策会議の組織及び所掌事務の例に準じて、市町村の条例(前項の規定により置かれる市町村交通安全対策会議にあつては、規約)で定める。

（関係行政機関等に対する協力要求）

第十九条 中央交通安全対策会議、都道府県交通安全対策会議及び市町村交通安全対策会議(市町村交通安全対策会議を置かない市町村にあつては、市町村の長。次条並びに第二十六条第一項及び第五項において同じ。)は、その所掌事務を遂行するため必要があると認めるときは、関係行政機関の長(関係行政機関が委員会である場合にあつては、関係行政機関)及び関係地方行政機関の長、関係地方公共団体の長その他の執行機関並びに政令で定めるその他の関係者に対し、資料の提供その他必要な協力を求めることができる。

（市町村交通安全計画等）

第二十六条 市町村交通安全対策会議は、都道府県交通安全計画に基づき、市町村交通安全計画を作成するよう努めるものとする。

2 市町村交通安全対策会議を置かない市町村の長は、前項の規定により市町村交通安全計画を作成しようとするときは、あらかじめ、関係指定地方行政機関の長及び関係地方公共団体の長その他の執行機関の意見を聴かなければならない。

3 市町村交通安全計画は、おおむね次に掲げる事項について定めるものとする。

一 市町村の区域における陸上交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱

二 前号に掲げるもののほか、市町村の区域における陸上交通の安全に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために必要な事項

4 市町村長は、市町村の区域における陸上交通の安全に関し、当該年度にお

いて市町村が講ずべき施策に関する計画(以下「市町村交通安全実施計画」という。)を作成するよう努めるものとする。この場合において、市町村交通安全実施計画は、都道府県交通安全実施計画に抵触するものであつてはならない。

- 5 市町村交通安全対策会議は、第一項の規定により市町村交通安全計画を作成したときは、速やかに、その要旨を公表するよう努めるとともに、市町村交通安全計画を都道府県知事に報告しなければならない。
- 6 市町村長は、第四項の規定により市町村交通安全実施計画を作成したときは、速やかに、これを都道府県知事に報告しなければならない。
- 7 第二項及び第五項の規定は市町村交通安全計画の変更について、前項の規定は市町村交通安全実施計画の変更について準用する。

(地方公共団体の長の要請等)

第二十七条 地方公共団体の長は、都道府県交通安全計画又は市町村交通安全計画の的確かつ円滑な実施を図るため必要があると認めるときは、当該地方公共団体の区域の全部又は一部を管轄する指定地方行政機関の長及び関係地方公共団体の長その他の執行機関に対し、これらの者が陸上交通の安全に関し処理すべき事務について、必要な要請をし、又は法令の定めるところにより必要な勧告若しくは指示をすることができる。

第二十八条 地方公共団体の長は、当該地方公共団体の区域における海上交通又は航空交通の安全に関し必要があると認めるときは、交通安全基本計画又は交通安全業務計画(これらの計画のうち、陸上交通の安全に関する部分を除く。)の作成又は実施に関し、中央交通安全対策会議及び関係指定行政機関の長に対し、必要な要請をすることができる。

2 志布志市交通安全対策会議条例

平成 18 年 1 月 1 日

条例第 109 号

改正 平成 20 年 2 月 21 日条例第 1 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、志布志市交通安全対策会議（以下「対策会議」という。）を置く。

(所掌事務)

第 2 条 対策会議は、次に掲げる事務をつかさどる。

- (1) 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 対策会議は、会長及び委員をもって組織する。

- 2 会長は、市長をもって充てる。
- 3 会長は、会務を総理し、対策会議を代表する。
- 4 会長に事故があるとき、又は会長が欠けたときは、あらかじめ会長が指名する委員が、その職務を代理する。
- 5 委員は、次に掲げる者をもって充てる。
 - (1) 国の関係地方行政機関の職員のうちから市長が委嘱する者
 - (2) 鹿児島県の知事の部内の職員のうちから市長が委嘱する者
 - (3) 鹿児島県警察の警察官のうちから市長が委嘱する者
 - (4) 市長がその部内の職員のうちから任命する者
 - (5) 教育長
 - (6) 大隅曾於地区消防組合消防長
- 6 委員の定数は、15 人以内とする。

(特別委員)

第 4 条 特別の事項を審議させるため、対策会議に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委嘱する。
- 3 特別委員は、当該特別の事項に関する審議が終了したときは、解嘱されるものとする。

(会議)

第 5 条 対策会議の会議（以下「会議」という。）は、会長が招集する。

- 2 会議は、委員の過半数が出席しなければ、開くことができない。
- 3 会長は、会議の議長となり、議事を整理する。
- 4 会議の議事は、出席した委員の過半数で決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。

(庶務)

第 6 条 対策会議の庶務は、総務課において処理する。

(委任)

第7条 この条例に定めるもののほか、対策会議の運営に関し必要な事項は、会長が対策会議に諮って定める。

附 則

この条例は、平成18年1月1日から施行する。

附 則（平成20年2月21日条例第1号抄）

（施行期日）

1 この条例は、平成20年4月1日から施行する。

3 志布志市交通安全対策会議委員

番号		役 職 名
	会 長	志布志市長
1	1号委員	国土交通省九州地方整備局大隅河川国道事務所長
2	2号委員	大隅地域振興局総務企画部長
3	2号委員	大隅地域振興局建設部長
4	2号委員	大隅地域振興局農林水産部長
5	3号委員	志布志警察署長
6	4号委員	副市長
7	4号委員	財務課長
8	4号委員	企画政策課長
9	4号委員	福祉課長
10	4号委員	耕地林務水産課長
11	4号委員	建設課長
12	4号委員	有明支所長
13	4号委員	松山支所長
14	5号委員	市教育長
15	6号委員	大隅曾於地区消防組合消防長

4 交通安全に関する主な標識やマーク

標識やマーク	概要
 <p>初心運転者標識 (初心者マーク)</p>	<p>普通自動車免許を受けた人で、当該自動車免許を受けていた期間（当該免許の効力が停止されていた期間を除く）が通算して1年に達しない人です。 表示しない場合、道路交通法違反になります。 ○反則金 4,000円 ○行政処分点数 1点</p>
 <p>高齢運転者標識 (高齢運転者マーク)</p>	<p>自動車免許を受けている人で70歳以上の人は、加齢に伴って生ずる身体機能の低下が自動車の運転に影響を及ぼすおそれがあるときには、普通自動車の前面と後面の両方にこの高齢運転者標識を付けて運転するように努めなければならない（道路交通法第71条の5第2項等）とされています。 表示がない場合の罰則はありません。</p>
 <p>身体障がい者標識 (身体障がい者マーク)</p>	<p>普通自動車を運転することができる免許を受けた人で、肢体不自由であることを理由に当該免許に条件を付されている人です。 表示がない場合の罰則はありません。</p>
 <p>聴覚障がい者標識 (聴覚障がい者マーク)</p>	<p>普通自動車を運転することができる免許を受けた人で、政令で定める程度の聴覚障害のあることを理由に当該免許に条件を付されている人が表示対象とされており、表示しない場合、道路交通法違反になります。 ○反則金 4,000円 ○行政処分点数 1点</p>
 <p>チャイルドシートキャラクター カチャピョン</p>	<p>平成12年4月1日施行の道路交通法の改正により「自動車運転者は、幼児用補助装置（いわゆるチャイルドシート）を使用しない6歳未満の幼児を乗車させて自動車を運転してはならない」（道交法第71条の3第4項）と定められました。 これにより、チャイルドシートの使用が義務づけられました。 違反した場合には、基礎点数が1点付加されます。</p>

標識やマーク	概要
 <p>障がい者のための国際シンボルマーク</p>	<p>障がい者が利用できる建物、施設であることを明確に表すための世界共通のシンボルマークです。マークの使用については国際リハビリテーション協会の「使用指針」により定められています。</p> <p>駐車場などでこのマークを見かけた場合には、障がい者の利用への配慮について、御理解、御協力をお願いいたします。</p> <p>※このマークは「すべての障がい者を対象」としたものです。特に、車椅子を利用する障がい者を限定し、使用されるものではありません。</p>
 <p>パーキングパーミット制度</p>	<p>公共施設や店舗などさまざまな施設に設置されている身障者用駐車場を適正に御利用いただくため、障がいのある方や高齢の方、妊産婦の方など歩行が困難と認められる方に対して、県内共通の「身障者用駐車場利用証」を交付することで、本来に必要な人のための駐車スペースの確保を図る制度です。</p>
 <p>道路標識（横断歩道）</p>	<p>横断歩道があることを示す標識です。信号機のある高さに設置されていることが多いです。</p> <p>横断歩道自体は道路に白線が引かれている部分ですが、車列が連なっているときや遠くからは見えにくいので、高いところにこの標識を設置して注意を促しています。</p>
 <p>道路標識 (学校、幼稚園、保育所などあり)</p>	<p>付近に学校や幼稚園・保育所があるため注意を促すところに設置される警戒標識です。</p>

P39

*1 FAST…現場急行支援システム (Fast Emergency Vehicle Preemption Systems)

緊急車両に対して経路等に関する情報を伝達するとともに、優先信号制御を行うことにより、現場までの到着時間の短縮、緊急走行時の交通事故の防止等を図るシステムのこと。

*2 DMAT…災害派遣医療チーム (Disaster Medical Assistance Team)

医師、看護師、業務調整員（医師・看護師以外の医療職及び事務職員）で構成され、大規模災害や多傷病者が発生した事故などの現場に、急性期（おおむね 48 時間以内）から活動できる機動性を持った、専門的な訓練を受けた医療チームのこと。

P41

*3 EDR…イベントデータレコーダー (Event Data Recorder)

車載型の自己記録装置の一種で、事故前後の車両の情報を記録するもの。

志布志市交通安全計画 (令和3年度～令和7年度)

発行 志布志市交通安全対策会議
(事務局：志布志市役所総務課内)
〒899-7192
志布志市志布志町志布志二丁目1番1号
TEL(099)472-1111(412・413)
FAX(099)473-2203



志布志市 総務課