

第 12 次鹿屋市交通安全計画（案）

（令和 8 年度～12 年度）

交通事故のない社会を目指して

令和 8 年 月

鹿屋市交通安全対策会議

目次

I 計画の基本的事項	3
1 計画策定の趣旨	3
2 計画の位置付け	3
3 計画期間	3
4 計画の基本理念	3
5 第11次交通安全計画の成果	3
II 施策の展開	5
第1章 交通事故の推移と今後の見通し	6
1 交通事故の推移（第10次交通安全計画～第11次交通安全計画）	6
2 今後の見通し	7
第2章 交通安全計画における目標	8
1 交通事故のない社会を目指して	8
2 数値目標	8
第3章 今後の交通安全対策を考える視点	9
1 交通事故による被害を減らすために重視すべき事項	9
◎最重点	9
高齢者及びこどもの安全確保	9
（1）高齢者の安全確保への取組	9
（2）こどもの安全確保への取組	10
◎重点	11
（1）歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上	11
（2）生活道路における歩行者等の安全確保	12
（3）市民自らの意識改革等による交通安全意識の高揚	13
2 重点推進事項	14
（1）先進技術の活用推進	14
（2）交通実態等を踏まえたきめ細やかな対策の推進	14
（3）地域が一体となった交通安全対策の推進	14
（4）外国人の交通安全対策の推進	15
（5）特定小型原動機付自転車を始めとする小型モビリティの安全対策の推進	15
第4章 講じようとする施策	16
1 道路交通環境の整備	16
（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	16
（2）幹線道路における交通安全対策の推進	18
（3）交通安全施設等整備事業の推進	20
（4）効果的な交通規制の推進	21
（5）自転車利用環境の総合的整備	22

(6) 災害に備えた道路交通環境の整備	23
(7) 総合的な駐車対策の推進	23
(8) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備	24
2 交通安全思想の普及徹底	25
(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	26
(2) 効果的な交通安全教育の推進	32
(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進	32
(4) 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進	39
(5) 地域における交通安全活動への参加・協働の推進	40
3 安全運転の確保	40
(1) 運転者教育等の充実	40
(2) 交通労働災害の防止等	41
(3) 道路交通に関連する情報の充実	41
4 車両の安全性の確保	42
(1) 安全運転サポート車の普及啓発活動の促進	42
(2) 自転車の安全性の確保	42
5 道路交通秩序の維持	42
(1) 暴走族対策の推進	42
6 救助・救急活動の充実	43
(1) 救助・救急体制の整備	43
(2) 救急医療体制の整備	44
(3) 救急関係機関の協力関係の確保等	45
7 被害者等支援の充実と推進	45
(1) 交通事故相談活動の推進	45
(2) 交通災害共済事業の推進	45
8 交通事故分析の高度化と情報提供	45
第5章 計画の推進	46
1 推進体制	46
2 交通安全運動主体	46
3 施策の進行管理	46
参 考	47
○ 交通安全対策基本法（抜粋）	47
○ 鹿屋市交通安全対策会議条例	47

I 計画の基本的事項

第 12 次鹿屋市交通安全計画の基本的事項は、次のとおりとする。

1 計画策定の趣旨

本市では、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 次の鹿屋市交通安全計画（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。

このような中、第 11 次交通安全計画期間（令和 3 年度～令和 7 年度）においては、県内の事故発生件数、負傷者数は、年々減少しており、死者数については、横ばいとなっている。

本市においても事故発生件数と負傷者数は、年々減少していたが、死者数については、毎年 2 人以上が亡くなっており、令和 6 年は 5 人が亡くなるなど厳しい状況にある。

今後においても、交通事故の防止は、従来にも増して、国、県、市及び関係機関・団体、更には、市民一人ひとりが、全力をあ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り、引き続き、人命尊重の理念のもとに、交通安全対策全般にわたる総合的かつ長期的な施策の大綱を定め、これに基づいて、諸施策を一層強力に推進していく必要がある。

2 計画の位置付け

この交通安全計画は、交通安全対策基本法第 26 条第 1 項の規定に基づき、本市における現在の交通事故等の状況を踏まえ、陸上交通（道路交通）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 8 年度から令和 12 年度までの 5 年間とする。

4 計画の基本理念

- 交通事故のない社会を目指して
- 人優先の交通安全思想
- 少子高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築

5 第 11 次交通安全計画の成果

第 11 次交通安全計画（令和 3 年度～令和 7 年度）における本市の事故発生件数、死者数、死傷者数、重傷者数のピークについては、事故発生件数が令和 3 年の 238 件、

死者数が令和 6 年の 5 人、死傷者数が令和 3 年の 254 人、重傷者数が令和 3 年の 37 人を記録している。

同計画期間中、本市においては横断歩道のカラー化や道路環境の整備、市民に対する交通安全思想の普及、啓発等といった各種交通安全施策を国土交通省大隅河川国道事務所、大隅地域振興局、大隅教育事務所、鹿屋警察署、大隅肝属地区消防組合等と協働し推進してきた。

第 11 次交通安全計画においては、年間の目標を以下のとおりとした。

- 交通事故死者数（24 時間以内）を 3 人以下
- 死傷者数を 300 人以下
- 重傷者数を 20 人以下

○「交通事故死者数（24 時間以内）を 3 人以下」については、

概ね目標を下回ったものの、令和 6 年は死者数が 5 人となり、5 年間を通した目標達成には至らなかった。また、この 5 年間の交通事故死者総数 15 人中 9 人が高齢者（65 歳以上）となっており、令和 3 年には 15 歳以下のこどもが 2 人亡くなった。

区分	R 3	R 4	R 5	R 6	R 7	合計
死者数(人)	3	2	2	5	3	15
うち高齢者(人)	0	1	2	3	3	9
割合(%)	0	50	100	60	100	60

○「死傷者数を 300 人以下」については、

全ての年で目標を下回り、官民一体となった交通安全施策への取組が実を結ぶ結果となった。また、死傷者数に占める高齢者の割合は 15 パーセント前後で推移した。

区分	R 3	R 4	R 5	R 6	R 7	合計
死傷者数(人)	254	250	241	228	158	1,131
うち高齢者(人)	42	37	36	32	32	179
割合(%)	16.5	14.8	14.9	14.0	20.2	15.8

○「重傷者数を 20 人以下」については、

概ね目標を下回ったものの、令和 3 年は重傷者数が 37 人となり、5 年間を通した目標達成には至らなかった。また、重傷者数に占める高齢者の割合は 30 パーセント前後で推移した。

区分	R 3	R 4	R 5	R 6	R 7	合計
重傷者数(人)	37	19	16	15	19	106
うち高齢者(人)	15	4	7	4	5	35
割合(%)	40.5	21.0	43.7	26.6	26.3	33.0

Ⅱ 施策の展開

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。
- 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ことを目指し取り組む。

2 道路交通の安全についての目標

- ◆ 年間の交通事故発生件数を 131 件以下
- ◆ 年間の交通事故死者数（24 時間以内）を 3 人以下
- ◆ 年間の重傷者数を 16 人以下

3 道路交通の安全についての対策

交通事故による被害を減らすために重点的に対応すべき事項

◎ 最重点 高齢者及びこどもの安全確保

○ 重点 (1) 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上

(2) 生活道路における歩行者等の安全確保

(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 先進技術の活用推進
- 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 外国人の交通安全対策の推進
- ⑤ 特定小型原動機付自転車を始めとする小型モビリティの安全対策の推進

4 講じる 8 つの施策

- | | |
|---------------|-------------------|
| ① 道路交通環境の整備 | ⑤ 道路交通秩序の維持 |
| ② 交通安全思想の普及徹底 | ⑥ 救助・救急活動の充実 |
| ③ 安全運転の確保 | ⑦ 被害者等支援の充実と推進 |
| ④ 車両の安全性の確保 | ⑧ 交通事故分析の高度化と情報提供 |

第1章 交通事故の推移と今後の見通し

1 交通事故の推移（第10次交通安全計画～第11次交通安全計画）

過去10年間（第10次交通安全計画期間「平成28年度～令和2年度」と第11次交通安全計画期間「令和3年度～令和7年度」）の本市における交通事故の発生状況等の推移は、次のとおりである。

ア 事故発生件数は、平成28年の491件をピークに概ね減少傾向にあり、令和7年は過去10年間の最少となる149件であった。

イ 死者数が最も多かった年は、令和元、6年の5人で、最も少なかった年は平成28、令和4、5年の2人であった。年によりばらつきがあり、年間の平均死者数は3.2人であった。

ウ 負傷者数は、平成28年の582人をピークにそれ以降減少しており、令和7年は過去10年間の最少人数の155人であった。

エ 重傷者数は、平成28年の51人をピークに減少傾向にあり、令和6年は過去10年間の最少人数の15人であった。

オ 交通事故死者数に占める高齢者の割合は、年により変動するが、平均で3.2人、全体の約6割（56.2%）であった。また、高齢者死亡事故の状況としては、歩行中の事故によるものは8人、車両運転中の事故によるものは10人となっている。

カ 15歳未満のこどもの交通事故死者数は、令和3年の2人のみであった。

図1-1 本市の交通事故発生件数等の推移

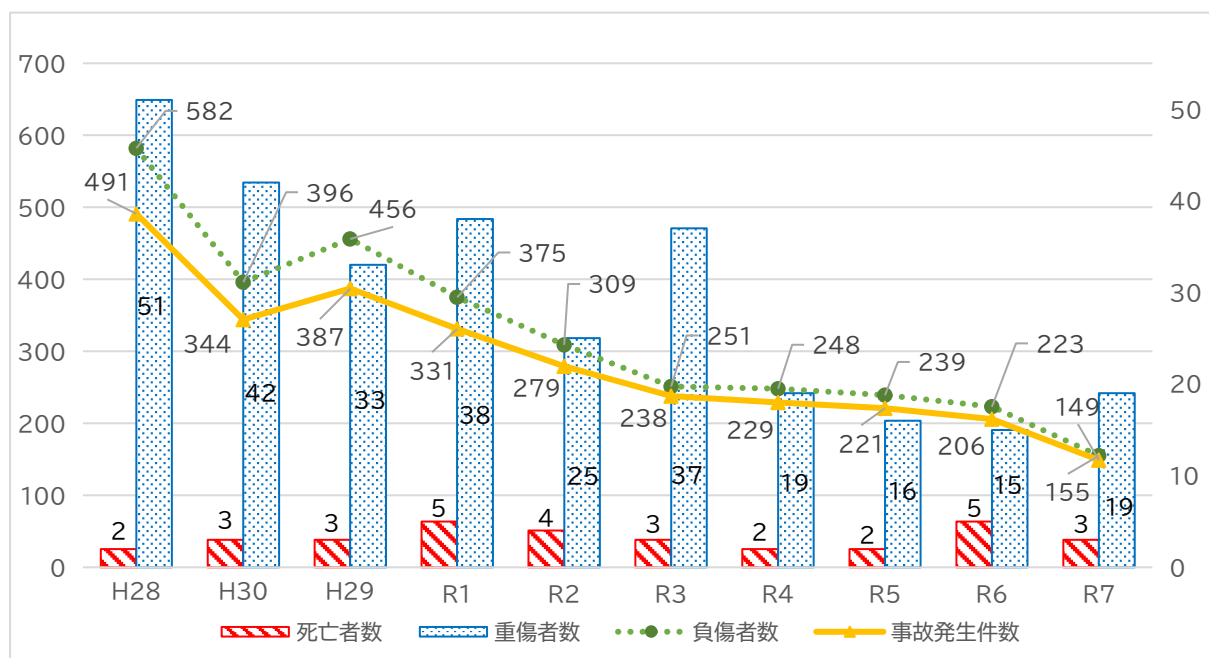


表 1-1 本市の交通事故発生件数

区分	H28	H29	H30	R 1	R 2	R 3	R 4	R 5	R 6	R 7
発生件数(件)	491	387	344	331	279	238	229	221	206	149
うち高齢者(件)	122	115	98	100	70	70	61	68	61	41
割合(%)	24.8	29.7	28.4	30.2	25.0	29.4	26.6	30.7	29.6	27.5
死者数(人)	2	3	3	5	4	3	2	2	5	3
うち高齢者(人)	1	1	0	3	4	0	1	2	3	3
割合(%)	50.0	33.3	0.0	60.0	100.0	0.0	50.0	100.0	60.0	100.0
負傷者数(人)	582	396	456	375	309	251	248	239	223	155
うち高齢者(人)	110	91	83	78	72	42	36	34	29	29
割合(%)	18.9	22.9	18.2	20.8	23.3	16.7	14.5	14.2	13.0	18.7
重傷者数(人)	51	42	33	38	25	37	19	16	15	19
うち高齢者(人)	23	19	15	19	12	15	4	7	4	5
割合(%)	45.0	45.2	45.4	50.0	48.0	40.5	21.0	43.7	26.6	26.3

※発生件数の「うち高齢者」とは、第1当事者となった高齢者の交通事故件数(鹿屋警察署統計)

2 今後の見通し

さらなる高齢化社会の進展により、死者数、重傷者数の死亡比率の高い高齢者人口が今後も増加すると考えられることから、高齢者の安全の確保はより一層重要となる。また、運転免許保有者数に占める高齢者の増加に伴い、高齢運転者が第1当事者¹となる事故が増加することも予想される。

¹ 最初に交通事故に関与した車両等の運転者または歩行者のうち、当該交通事故における過失が重いものをいい、また、過失が同程度の場合には人身損傷程度が軽いものをいう。

第2章 交通安全計画における目標

1 交通事故のない社会を目指して

安全で安心な社会を実現させるためには、子どもや高齢者、障がい者等を含むすべての人々が、相互理解と思いやりをもって行動する共生の交通社会の形成を図ることが必要である。

このため、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べく、今後も、死者数の一層の減少に取り組むとともに、あわせて、交通事故そのものを減少させる積極的な取組が必要である。

近年、本市における交通情勢は、事故発生件数、負傷者数ともに大幅な減少傾向にあるが、死者数は毎年3人前後で推移している。

過去5年間（令和3年～令和7年）の交通事故死者数を見ると、過半数が65歳以上の高齢者で、令和3年を除き、毎年1人以上の高齢者が亡くなっている。

また、令和3年には15歳以下の子どもが2人亡くなっており、次世代を担う子どものかげがえのない命を守るとともに、少子高齢化の進展に適切に対処するため、時代のニーズに合った交通安全の取組がより一層求められる。

今後も、交通事故による死者数及び重傷者数をゼロに近づけるための効果的な施策を推進していくためには、地域住民の協力が不可欠である。

その上で、行政、学校、家庭、職場、団体、企業等が役割を分担しつつ、連携を強化し、住民が交通安全に関する各種活動に対して、計画策定、実行、評価等に様々な形で参加し、協働していくことが重要である。

さらに、地域の安全性を総合的に高めるためには、防犯や防災と一体となった交通安全対策を推進していく必要がある。

2 数値目標

(1) 交通事故発生件数を131件以下にする。

第11次交通安全計画期間中の交通事故発生件数が、年間平均で11.3%減少した実績を踏まえ、第12次交通安全計画においては、この減少傾向を継続・強化するため、令和7年の発生件数から12%減少させ131件以下を目指すものとする。

(2) 交通事故死者数（24時間以内）を3人以下にする。（第11次計画目標値と同じ）

第12次交通安全計画においても、引き続き年間の死者数3人以下を目指すものとする。

(3) 年間の重傷者数を16人以下にする。

第11次交通安全計画期間中の年間平均重傷者数が21人となった結果を踏まえ、第12次交通安全計画においては、前計画期間中の年間平均重傷者数から20%減少させるため16人以下を目指すものとする。

そのため、関係機関と連携し、市民の理解と協力を得ながら、以下に掲げる諸施策を総合的かつ強力に推進する。

第3章 今後の交通安全対策を考える視点

交通安全対策の実施に当たっては、経済社会情勢、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、分析を充実させることで、より効果的な対策への改善を図る。

対策の実施に当たっては、次の8つの対策を柱とする。

- 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 被害者等支援の充実と推進
- ⑧ 交通事故分析の高度化と情報提供

これらの対策を推進するにあたり、特に、次のような視点を重視する。

1 交通事故による被害を減らすために重視すべき事項

◎最重点

高齢者及びこどもの安全確保

(1) 高齢者の安全確保への取組

ア 本市においては、第11次交通安全計画期間中の交通事故死者数のうち過半数を高齢者が占めている現状や、今後においても本市の高齢化は、急速に進むことなどを踏まえると、高齢者が安全にかつ安心して外出し、移動できる交通社会の形成が必要である。

具体的には、多様な高齢者にきめ細やかで総合的な交通安全対策を推進する必要がある、高齢者が主として歩行及び自転車、電動車いす等を交通手段として利用する場合における、歩道の整備や生活道路の対策、見守り活動、公共交通機関の充実が重要となると考えられる。

特に高齢者の安全意識の向上を図るために交通安全教育は重要であることから、交通安全教室や出前講座、法令講習会、各種イベント等において関係機関が連携し交通安全啓発に取り組んでいく。

イ 高齢者の安全運転を支える対策については、身体機能の衰え等を補う技術の活用・普及を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、運転支援機能などの技術でできること・できないことや、最新の開発・普及の動向について、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。

また、高齢者が交通社会に参加することを可能にするため、年齢等にかかわらず多様な人々が利用しやすいよう、バリアフリー化された道路交通環境の形成を図ることも重要である。

ウ 本市における高齢者の運転免許の保有者率は全体の 72.9 パーセントを占めており、高齢者が運転する機会については、今後も増加が見込まれることから、高齢者が事故を起こさないようにするための安全対策を強化することが課題である。

そのため、安全運転を支える対策と併せて、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、運転機能が低下した高齢者への運転免許の自主返納を促進するため、高齢者運転免許自主返納支援事業を引き続き推進していく。

(2) こどもの安全確保への取組

我が国の少子化の進行が深刻さを増している中で、安心してこどもを生み育てることができる環境の整備、幼いこどもと一緒に移動しやすい環境の整備も必要となっている。

本市における第 11 次交通安全計画期間中において、15 歳以下のこどもの交通事故死者数が 2 人となっていることから、引き続き、交通安全教室による実技指導と並行しながら、各種交通安全キャンペーンによる啓発活動を推進し、こどもの交通安全思想の普及を図る必要がある。

また、こどもが日常的に集団で移動する経路や通学路等において、横断歩道の設置や適切な管理、歩道の整備等の安全・安心な歩行空間の整備を積極的に推進する。

さらに、こどもを保育所等に預けて働く世帯が増えている中で、保育所や交通安全母の会等を始め、地域でこ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。

◎ 重点

(1) 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上

第 11 次交通安全計画期間中、本市の交通事故死者数に占める歩行者の割合は約 3 割（15 人中 5 人）を占め、その中の 8 割（4 人）が高齢者となっている。

状態別に見ると、歩行中の死者数は自動車乗車中に次いで 2 番目に多く、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ない現状があり、特に、高齢者やこ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。

歩行者優先の考えの下、未就学児を中心にこ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、歩車分離式信号の整備、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。

歩行者に対しては、横断歩道を渡ること、信号機のあるところでは、その信号に従うことに加え、信号機のない場所で横断するときは手を上げるなど、横断する意思を明確に伝える必要があることを含め、安全を確認してから横断を始め、横断中も周りに気をつけること、歩きスマホはしないこと等、歩行者が自らの安全を守るための行動を促すための交通安全教育等を推進する。

自転車については、自動車等に衝突された場合は被害者となる反面、歩行者等と衝突した場合は加害者となるほか、自転車利用者による自転車の交通ルールに関する理解が不十分な現状がある。

令和 6 年には道路交通法（昭和 35 年法律第 105 号）の改正により、同年 11 月から自転車運転中の携帯電話使用等に対する罰則が強化され、酒気帯び運転が罰則の対象とされたほか、令和 8 年 4 月から自転車に対する交通反則通告制度（いわゆる「青切符」）が適用された。

これらを踏まえ、官民が連携し、ライフステージに応じた交通安全教育の充実を図り、自転車の基本的なルールの周知徹底を図るとともに、自転車の悪質・危険な違反に対しては厳正な取締りを強化する。

また、ヘルメットの着用義務（高校生以上は努力義務）、自転車損害賠償責任保険等の加入義務などについて規定した、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（以下「かごしま自転車条例」という。）の広報啓発に取り組む。

さらに、駆動補助機付自転車（以下「電動アシスト自転車」という。）の全国的な普及により、電動アシスト自転車による交通事故が増加していることを踏まえ、車両の特性を踏まえた交通安全教育、広報啓発を推進する。

自転車の安全利用を促進するためには、車線や歩道の幅員の見直し等により、歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された、安全で快適な自転車通行空間の確保を積

極的に進める必要があり、特に、生活道路や市街地の幹線道路において自転車の通行空間の確保を進めるに当たっては、自転車交通の在り方や徒歩、自転車、自動車、公共交通などの役割分担の在り方を含め、まちづくり等の観点にも配慮する。

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

(2) 生活道路における歩行者等の安全確保

生活道路においては、高齢者、障がい者、こ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、生活道路における歩行者等の安全確保のための取組を進め、「生活道路は歩行者が優先」という意識を市民に浸透することを目指す。

生活道路の安全対策については、歩行者や自転車等の安全を確保するため、歩道の整備やハンプ（車道の一部を盛り上げる）の設置、無電柱化、歩車分離式信号の整備、必要な箇所に対する交通規制の実施、交通情報の提供、交通事故データの客観的な分析による事故原因の検証といったハード・ソフト両面の対策を組み合わせる。推進する。

特に面的対策が必要な地区については、区域内の速度や通過交通の抑制を図るため、最高速度 30 キロメートル毎時の区域規制を中心とする対策である「ゾーン 30」や、最高速度 30 キロメートル毎時の区域規制に加え、ハンプやスムーズ横断歩道（車両の運転者に減速と横断歩行者優先の遵守を促す、ハンプと横断歩道を組み合わせた構造物）といった物理的デバイスを適切に組み合わせた「ゾーン 30 プラス」等の整備を推進する。

また、引き続き、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による取締りを実施するなど、生活道路における適切な交通指導取締りの実施、安全な走行方法の普及、幹線道路を通行すべき自動車の生活道路への流入を防止するための対策等を推進していく必要がある。

令和 8 年 9 月より、生活道路における法定速度が 30 キロメートル毎時に引き下げられたことから、広報啓発等を実施するなど円滑な施行を図る。

生活道路における違法駐車については、歩行者や車両の安全な通行の妨げとなるなど、地域住民の生活環境に大きな影響を及ぼすため、違法駐車の実施等を取締り等を推進する。

なお、これら生活道路における各種対策を実施していく上では、対策着手段階から住民の意見を聞き、それを反映させるなど、地域住民を交えた取組を進めることが重要である。

(3) 市民自らの意識改革等による交通安全意識の高揚

交通行政に携わる者、交通機関に関わる者を含め、交通社会に参加する全ての市民が、交通事故の危険性を十分認識した上で、交通事故のない社会を目指し、「交通事故を起こさない」、「交通事故に遭わない」という意識を再認識する必要がある。

そのためには、市民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ことが重要であり、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仕組みづくりが求められており、それぞれが実情に応じた取組を行う必要がある。

2 重点推進事項

(1) 先進技術の活用推進

近年、交通事故が減少している要因の一つとして、衝突被害軽減ブレーキを始めとした先進技術の活用が挙げられる。

今後も、安全運転サポート車の普及はもとより、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、車間通信、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等、先進技術の活用により、交通事故の更なる減少が期待される。

また、運転支援機能や自動運転は、それぞれ機能に限界があることから、性能を過信・誤解せず、正しく理解し利用するよう広報啓発を推進する。

加えて、少子高齢化等により、職業運転手等の人手不足が深刻化している中で、先進技術の活用により、人手不足を解決しつつ、安全の確保に取り組む。

(2) 交通実態等を踏まえたきめ細やかな対策の推進

これまでの総合的な交通安全対策の実施により交通事故が大幅に減少してきたところではあるが、運転手の動静不注視や前方不注意等の安全運転義務違反に起因する交通死亡事故は依然として多い。

また一方で、道路を横断する歩行者は、「人を見たら、車は止まってくれるもの」という誤った先入観を持ち、横断歩道を渡らずに車道の斜め横断を行っている市民がいることも事実である。

このため、これまでの対策で抑止できなかった交通事故について、発生地域、場所、形態等を詳細な情報に基づき事故原因を分析し、よりきめ細やかな対策を効果的かつ効率的に実施していくことにより、交通事故の減少を図る。

また、第12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

少子高齢化の一層の進展等に伴う、地域社会のニーズと交通情勢の変化を踏まえつつ、安全・安心な交通社会の実現に向けた取組を具体化することが急がれる中で、行政、関係団体、市民等の協働により、地域に根ざした交通安全の課題の解決に取り組んでいくことが一層重要となる。

このため、地域活動で中心的役割を担う人材と協働し、市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こととし、出前講座や交通安全教室等あらゆる場を通じて、交通安全情報の提供に一層努める。

(4) 外国人の交通安全対策の推進

本市における在留外国人、訪日外国人旅行者等が近年増加しており、日本の運転免許を保有する外国人も増加している。また、全国的には外国人運転者による交通事故件数も増加しているほか、外国人による無免許運転、飲酒運転等の悪質な交通違反を伴う交通事故も発生している。さらに、バスやタクシー等の自動車運送業分野等が特定技能制度の対象とされるなど、外国人労働者の受入れ増加に伴い、外国人運転者も更に増加していくことが見込まれるため、日本の交通ルールやマナーについて理解を徹底させ、交通安全への意識変容を図るための取組を強化する必要がある。

取組の強化に当たっては、母国との交通ルールの違い等を理解できるよう、啓発動画やリーフレット等を活用した効果的な交通安全教育や広報啓発を行うとともに、外国人労働者を雇用する使用者等による交通安全教育や安全運転管理の強化（外国人運転者の運転技術に応じた個別指導の推進）等、行政、関係団体、地域社会や外国人労働者を雇用する企業、観光事業者、レンタカー事業者、シェアリング事業者といった関係者それぞれが連携した横断的なアプローチが必要となる。

加えて、外国人の歩行者や自転車、特定小型原動機付自転車等利用者に対しても、外国人運転者と同様に日本の交通ルール等について理解を促進して、交通安全への意識変容を図り、外国人が当事者となる交通事故の抑止に取り組む必要がある。

(5) 特定小型原動機付自転車を始めとする小型モビリティの安全対策の推進

特定小型原動機付自転車について、利用者による交通事故実態や違反の状況を踏まえ、関係事業者と連携し、基本的な交通ルールの周知徹底や、交通安全教育等の交通安全対策を推進するとともに、交通指導取締りを強化する。

ペダル付き電動バイクについては、一般原動機付自転車又は自動車に該当し、運転には運転免許を要し、ヘルメットの着用が義務とされていることに加え、ナンバープレート、方向指示器が必要なこと等について、関係機関、販売事業者等と連携して周知徹底を図るほか、無免許運転、通行区分違反等の悪質・危険な運転に対する交通指導取締りを強化するとともに、ペダル付き電動バイクを電動アシスト自転車と称して販売する違法販売業者対策を強化する。

このほか、電動車いすは歩行者であることについて周知を図るとともに、安全な利用のための交通安全教育を推進する。

第4章 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。

しかし、国の統計では、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・自転車が多くの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、今後の道路環境の整備に当たっては、幹線道路と生活道路の機能分化を進め、身近な生活道路の安全対策に取り組む必要がある。

(1) 生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備

これまで一定の成果を上げてきた交通安全対策は、主として「車中心」の対策であり、歩行者や自転車の視点からの道路整備や交通安全対策は十分とは言えず、また、生活道路への通過交通の流入等の問題も依然として深刻である。

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、歩道や自転車通行空間等の交通安全施設の整備、効果的な交通規制の推進等、きめ細やかな交通事故防止対策を実施することにより、車両の速度抑制や、歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された安全な道路交通環境を形成する。

ア 生活道路における交通安全対策の推進	通行禁止等の交通規制、路側帯の設置・拡幅等を実施するほか、面的対策が必要な地区については、最高速度30キロメートル毎時の区域規制を中心とする対策である「ゾーン30」や最高速度30キロメートル毎時の区域規制とハンプや狭さくといった物理的デバイスを組み合わせた「ゾーン30プラス」等の整備を推進し、車両速度の抑制や通過交通の排除に重点を置いた対策を強化する。 また、自動車と歩行者の交通事故を抑止するため、令和8年9月から生活道路の法定速度が30キロメートル毎時に引き下げられたことから、関係機関が連携して、これに関する広報啓発を実施するなど、制度の円滑な施行を図る。 道路管理者においては、歩道の整備や「ゾーン30プラス」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。 加えて、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、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	平成 26 年 3 月に通学路安全確保に向けた着実かつ効果的な取組を推進する目的で「鹿屋市通学路交通安全プログラム」を策定し、通学路の交通安全対策を実施してきたが、これに未就学児等を対象に加えた、「鹿屋市こどもの移動経路交通安全プログラム」を令和 3 年に策定。 同プログラムに基づき、幼稚園・保育所等の代表者を加えて関係団体が連携し、定期的な通学路合同点検や緊急合同点検を実施し、危険箇所の改善及び対策を行う。 また、交通安全指導員やスクールガードリーダーを中心に、町内会や保護者など地域住民が一体となって、地域全体で子どもを見守る体制づくりを強化し、通学路における安全確保を図る。 さらに、幼稚園、保育所、認定こども園や放課後児童クラブ等に通うこどもの通行の安全を確保するため、交通量の多い箇所や事故多発地点等にあっては歩道やカラー舗装の整備を推進するほか、防護柵やハンプ、狭さく等の設置について検討し、ハード・ソフトの両面から必要な対策を推進する。
ウ 高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備	(ア) 高齢者や障がい者等を含め、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、公共施設、福祉施設、病院等の周辺を中心に平坦性及び必要な幅が確保された歩道等を積極的に整備する。 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、障がい者用駐車区画等を有する自動車駐車場等の整備に努める。 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な各種整備に努める。 (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資する道路整備事業については、事故危険箇所を含め死傷事故率の高い区間や、地域の交通事故の実績を踏まえた区間を優先的に選定し、事故要因に即した効果の高い対策を実施する。

また、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)においては、市においても国や県と協力しながら推進する。

あわせて、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生活道路に至るネットワークによって適切に機能が分担されるよう、道路の体系的整備を推進するとともに、他の交通機関との連携強化を図る道路整備を推進する。

ア 事故危険箇所（事故多発地点）対策の推進	特に、交通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柵の設置、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。また、事故防止効果が期待できる箇所については、法定外の道路標示の設置も積極的に推進する。
イ 幹線道路における交通規制	大隅縦貫道（鹿屋串良 J C T ～ 笠之原 I C : 自動車専用道路）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。 また、交通事故、天候不良等の交通障害発生時においては、その状況に即し、臨時交通規制を迅速かつ的確に実施し、二次事故を防止する。 さらに、一般道については、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、速度規制及び追越しのための右側部分はみ出し通行禁止規制等について見直しを行い、その適正化

	を図る。
ウ 重大事故の再発防止	社会的に大きな影響を与える重大事故が発生した際には、速やかに事故要因を調査し、警察、道路管理者、関係機関が連携して交通事故対策を講じ、同様の事故の再発防止を図る。
エ 適切に機能分担された道路網の整備	(ア) 東九州自動車道並びに大隅縦貫道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、自動車等の適切な分離を図る。 (イ) 一般道路と比較して、死傷事故率が低く安全性の高い高規格幹線道路等の整備を推進し、より多くの交通量を分担させることによって、道路ネットワーク全体の安全性の向上を図る。 (ウ) 通過交通と域内交通の効果的な分散により、市街地における道路の著しい混雑の解消と交通事故防止を図るため、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推進する。 (オ) 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、県都鹿児島市、鹿児島空港、志布志港、垂水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国道 220 号及び国道 504 号など主要幹線道路の整備等を推進する。
オ 高速自動車国道等における交通事故防止対策の推進	高速自動車国道等においては、交通安全施設等の整備を計画的に進めるとともに、道路の拡幅等の改築事業、適切な道路の維持管理、道路交通情報の提供等を積極的に推進し、安全水準の維持、向上を図る。

カ 道路の改築等による交通事故対策の推進	交通事故の多発等を防止し、安全かつ円滑・快適な交通を確保するため、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、生活道路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、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等の設置等、道路交通の安全に寄与する道路の改築事業を推進する。 (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とともに、信号機が設置されていない交差点へのクロスマークの表示や消えかけの白線、横断歩道の塗り直し等を推進する。 (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安全の確保に資することから、交通流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、路上駐停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、交通量や通行の状況に即して、幅の広い歩道、自転車道、コミュニティ道路、歩車共存道路等の整備を推進する。 (オ) 中心市街地等において、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。
-----------------------------	--

(3) 交通安全施設等整備事業の推進

特に交通の安全を確保する必要がある道路について、警察及び道路管理者等が連携し、事故実態の調査・分析を行いつつ、次の方針に基づき計画的かつ重点的に交通安全施設等整備事業を推進することにより、道路交通環境を改善し、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	生活道路や通学路において、人優先の考えのもと、「ゾーン 30」や「ゾーン 30 プラス」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こどもが
-------------------------------	---

	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、経過時間表示付き歩行者用灯器の整備による無理な横断防止対策、歩車分離式信号の整備、自転車通行空間の整備、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	幹線道路では事故危険箇所など、交通事故の発生割合の大きい区間において、事故原因の検証に基づき、信号機の改良、交差点改良等の交通事故対策を重点的に実施する。
ウ 農道対策の推進	農道では、道路整備計画時点から交通安全面での関係機関協議を十分に行い、事故防止対策を推進する。
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下に、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、安全な道路交通環境の整備に係る住民の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。
オ 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の実施により、交通量・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、道路管理者と警察が十分な調整を行い、最適な交通環境の整備を図る。

(4) 効果的な交通規制の推進

道路における危険を防止するとともに交通の安全と円滑化を図るため、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、交通流や交通量の状況など地域の実態等に応じ、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。

ア 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推進する。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、車両通行止め、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。
-----------------	---

イ 安全で機能的な都市交通確保のための交通規制	安全で機能的な都市交通を確保するため、計画的に都市部における交通規制を推進し、交通流や交通量の適切な配分・誘導を図る。 また、路線バスなどの大量公共輸送機関の安全・優先通行を確保するための交通規制を積極的に推進する。
ウ より合理的な交通規制の推進	より合理的な交通規制を図るため、警察において交通規制の種類に応じ、当該交通規制を実施している道路における交通実態を調査・分析し、交通実態に合った合理的な運用が行われているかの観点から、点検・見直しを行い道路管理者等と協働しながら、道路交通環境の整備を図る。 具体的には、最高速度規制基準に基づき、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の点検及び見直しを推進する。 また、駐車規制については、やむを得ない貨物自動車の荷捌き、客待ちタクシー、二輪車、商店街（買物客）等の対策を重点に、地域住民等の意見要望を踏まえた上で、駐車規制の点検及び見直しを行い、きめ細やかな駐車規制を推進する。 さらに、信号制御については、歩行者、自転車の視点で、「歩行者の待ち時間の長い押しボタン信号の改善」、「幅員の狭い従道路を横断する歩行者の待ち時間の短縮」等についての点検及び見直しを進める。

(5) 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整備	自転車活用推進法（平成 28 年法律第 113 号）及び自転車活用推進計画に基づき、歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された自転車通行空間の計画的な整備を推進する。 また、自転車通行の安全性を向上させるため、自転車通行帯の設置区間や自転車と自動車を混在させる区間では、沿道状況に応じて、駐車禁止又は駐停車禁止の規制を実施する。 あわせて、自転車通行帯をふさぐなど悪質性、危険性、迷惑性の高い違法駐停車車両の取締りを積極的に実施する。 中学生・高校生の自転車での通学中の交通事故を減らすため、センサーによる注意喚起看板の設置等、学校等とも連携した交通安全対策を面的に推進する。
---------------------------	--

	市においても、鹿屋市自転車活用推進計画に基づき、損害賠償保険の加入やヘルメット着用の促進を図り、関係機関と連携しながら、自転車安全運転講習会等を通して、ルール、マナーの徹底を図る。また、自転車が快適に利用できるよう自転車の駐輪場や空気入れやパンク修理が可能な拠点施設（サイクリングターミナル）の整備を推進するとともに道路に自転車通行ラインを表示し、自転車道の整備を推進する。
イ 自転車等の駐車対策の推進	自転車等の駐車対策については、自転車等の駐車需要の多い地域及び今後駐車需要が著しく多くなることが予想される地域を中心に、路外・路上の自転車駐車場等の整備を進めるとともに、高齢者、障がい者等の移動の円滑化に資するため、違法駐車行為に係る自転車の取締りの強化、広報啓発活動等の違法駐車を防止する取組を推進する。

(6) 災害に備えた道路交通環境の整備

ア 災害に備えた道路の整備	地震、豪雨・豪雪、津波等の災害が発生した場合においても安全で安心な生活を支える道路交通の確保を図る。 地震発生時の応急活動を迅速かつ安全に実施できる信頼性の高い道路ネットワークを確保するため、緊急輸送道路上にある橋梁の耐震対策を推進する。 豪雨・豪雪時等においても、安全・安心で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に努める。
イ 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。

(7) 総合的な駐車対策の推進

道路交通の安全と円滑化を図り、都市機能の維持及び増進に寄与するため、交通の状況や地域の特性に応じた総合的な駐車対策を推進する。

ア きめ細やかな駐車規制の推進	地域住民の意見要望等を十分に踏まえつつ、駐車規制の見直し等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意し、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。
イ 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置いて、地域の実態に応じ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、当該車両の利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利用者に対する使用制限命令の積極的な活用を図り、利用者責任を強力に追及する。 (ウ) 交通事故の原因となった違反や常習的な違反など悪質な駐車違反については、運転者の責任追及を徹底する。
ウ 駐車場等の整備	路上における無秩序な駐車を抑制し、安全かつ円滑な道路交通を確保するため、駐車規制及び違法駐車取締りの推進と併せ、駐車場の整備と有効利用を推進する。 また、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の駐車場の整備を推進する。
エ 違法駐車を排除しようとする気運の醸成・高揚	違法駐車の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。 関係機関・団体との連携を図り、市民の理解と協力を得ながら違法駐車車両を排除する気運の醸成を図る。

(8) 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等 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、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。 また、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（毎年8月）」等を中心に道路の愛護思想の普及を図る。
------------------	--

	(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工事に伴う事故・渋滞を防止するため、施工時期や施工方法を調整する。 さらに、掘り返しを防止する抜本的対策として共同溝等の整備を推進する。
イ こどもの遊び場等の確保	こ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、市街地における良好な生活環境づくり等を図るため、公園等の整備を含めたこどもの遊び場等の確保に努める。
ウ 道路法に基づく通行の禁止又は制限	道路の構造を保全し、また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、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。

2 交通安全思想の普及徹底

交通安全意識を向上させ交通マナーを身に付けるためには、人間の成長過程に合わせ、生涯にわたる学習を通じ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、歩行者優先の交通安全思想のもと、こども、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推進する。

特に、高齢化が進展する中で、高齢者自身の交通安全意識の向上を図るとともに、高齢者の特性を知り、その上で高齢者を保護し、高齢者に配慮する意識を高めるための啓発指導を強化する。また、地域の見守り活動等を通じ、地域が一体となって高齢者の安全確保へ向けた取組を推進する。

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、交通社会の一員として、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ついての教育を充実させる。

特に中高生に対して、自転車事故が最も多くなる年代となることを踏まえた基本的

な交通ルールを周知徹底するとともに、ヘルメット着用促進等の交通安全教育を強化する。

学校においては、ICT を活用した効果的な学習活動を取り入れながら、学習指導要領等に基づく関連教科、総合的な学習（探究）の時間、特別活動等、教育活動全体を通じて計画的かつ組織的に実施するよう努めるとともに、学校保健安全法（昭和 33 年法律第 56 号）に基づき策定することとなっている学校安全計画により、児童生徒等に対し、通学を含めた学校生活及び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。

障がいのある児童生徒等に対しては、その障がいの特性を踏まえ、交通安全に関する指導に配慮する。

また、急速な技術の進展、自動運転社会の進展、新たなモビリティ等の道路交通の変化等に応じて、新たに設けられたルールを的確に理解し、着実に守ることが重要となっており、生涯を通じた交通安全教育を行う。

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、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。

また、交通安全教育・普及啓発活動については、本計画に基づき、国、県、市、警察、学校、関係民間団体、地域社会、企業及び家庭がそれぞれの特性を生かし、互いに連携を取りながら効率的・効果的に情報発信するとともに地域が一体となった活動を促進する。

(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

ア 幼児に対する交通安全教育の推進	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。 幼稚園や保育所及び認定こども園においては、家庭及び交通安全母の会等の関係機関・団体と連携・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、腹話術や視聴覚教材等の利用、親子での実習など、分かりやすい指導に努めるとともに、指導資料の作成、教職員の指導力の向上及び教材・教具の整備を推進する。家庭においては適切な指導ができ
-------------------	---

	るよう保護者に対する交通安全講習会等の実施に努める。 また、交通安全指導員による幼児に対する通園時の安全な行動の指導等の充実を図るため、交通安全講習会等の開催を促進する。
イ 小学生に対する交通安全教育の推進	小学生に対する交通安全教育は、心身の発達段階や地域の実情に応じて、歩行者及び自転車の利用者として必要な技能と知識を習得させるとともに、道路及び交通の状況に応じて、安全に道路を通行するために、道路交通における危険を予測し、これを回避して安全に通行する意識及び能力を高めることを目標とする。 小学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、体育、道徳、総合的な学習の時間、特別活動等を中心に、学校教育活動全体を通じて、安全な歩行の仕方、自転車の安全な利用、乗り物の安全な利用、危険の予測と回避、交通ルールの意味及び必要性等について、重点的に交通安全教育を実施する。 さらに、小学校における交通安全教育を計画的に実施し、より効果的なものとするため、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、交通安全教育の推進、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。 関係機関・団体は、小学校において行われる交通安全教育の支援を行うとともに、児童に対する補完的な交通安全教育の推進を図る。 また、保護者が日常生活の中で模範的な行動をとり、歩行中、自転車乗車中など実際の交通の場面で、児童に対し、基本的な交通ルールや交通マナーを教えられるよう保護者を対象とした交通安全講習会等を開催する。 このほか、交通安全指導員や交通安全ボランティア等による児童に対する安全な行動の指導を実施する。
ウ 中学生に対する交通安全教育の推進	中学生に対する交通安全教育は、日常生活における交通安全の中でも特に、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、思いやりをもって、自己の安全と他の人々の安全にも配慮できるようにすることを目標とする。 中学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、保健体育、道徳、総合的な学習の時間、

	特別活動等学校の教育活動全体を通じて、安全な歩行の仕方、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、交通安全教育の推進、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。 関係機関・団体は、中学校において行われる交通安全教育が円滑に実施できるよう指導者の派遣、情報の提供等の支援を行うとともに、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の推進	高校生に対する交通安全教育は、日常生活における交通安全の中でも、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もって行動することができるような健全な社会人を育成することを目標とする。 高等学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、保健体育、総合的な探究の時間、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。 関係機関・団体は、高等学校において行われる交通安全

	教育が円滑に実施できるよう指導者の派遣、情報の提供等の支援を行うとともに、地域において、高校生及び相当年齢者に対する補完的な交通安全教育の推進を図る。 また、小・中学校等との交流を図るなどして高校生の果たしうる役割を考えさせるとともに、交通安全活動への積極的な参加を促す。 このほか、令和８年４月から、高校卒業時の運転免許取得者が急増することに対応するとともに、高校卒業後に社会人として自動車を運転できることを可能とするため、１７歳６か月での普通免許等の仮運転免許取得が可能となった。 こうした制度改正について、周知を図るとともに、運転免許の取得自体は引き続き１８歳以上であることから、仮運転免許期間中の違法な運転や交通事故を防止するため、警察と学校、自動車教習所、関係機関・団体が連携し、交通安全教育を行う。
オ 成人に対する交通安全教育の推進	成人に対する交通安全教育は、自動車等の安全運転の確保から免許取得時及び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。 運転免許取得時の教育は、自動車教習所における教育が中心となることから、教習水準の一層の向上に努める。 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し、県公安委員会が行う各種講習、自動車教習所、民間の交通安全教育施設等が受講者の特性に応じて行う運転者教育及び事業所の安全運転管理の一環として安全運転管理者、運行管理者等が行う交通安全教育を中心として行う。 自動車の使用者は、安全運転管理者、運行管理者等を法定講習、指導者向けの研修会等へ積極的に参加させ、事業所における自主的な安全運転管理の徹底に努める。 また、社会人を対象とした生涯学習出前講座などにおける交通安全教育の促進を図るとともに、関係機関・団体、交通ボランティア等による活動を推進する。

	大学生等に対しては、学生の二輪車・自動車の利用等の実態に応じ、関係機関・団体と連携し、交通安全教育の充実に努める。
カ 高齢者に対する交通安全教育の推進	高齢者に対する交通安全教育は、運転経験の有無等により、交通行動や危険認識、交通ルール等の知識に差があることに留意しながら、加齢に伴う身体機能の変化が歩行者又は運転者としての交通行動に及ぼす影響や運転者側から見た歩行者や自転車の危険行動を理解させる。また、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必要な実践的技能及び交通ルール等の知識を習得し、さらに対話を通じて自らの運転や歩行の癖・危険性に気づくことで、危険予測能力を高め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、県及び市、交通安全協会は、高齢者に対する交通安全指導担当者の養成など指導体制の充実に努めるとともに、自動車教習所等と連携し、各地区の高齢者クラブの代表、交通安全指導員や町内会長等を対象とした参加・体験・実践型の交通安全教育を積極的に推進する。特に、歩行者横断中の交通死亡事故における法令違反別では、高齢者は高齢者以外と比較して「横断違反²」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、関係団体、医療機関、福祉施設関係者等と連携した高齢者の交通安全教室等を開催するとともに、社会教育の場面・福祉活動などの各種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。 交通安全教育を受ける機会のなかった高齢者を中心とした取組として、交通安全協会の支部役員等による家庭訪問や個別指導、町内会長を中心とした地域ぐるみの指導について、これまで以上に地域に根差したかたちで推進する。 また、高齢運転者に対しては、高齢者講習及び更新時講習の内容の充実に努めるほか、高齢者の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、自動車教習所等と連携して、自主的な交通安全活動を展開し、個別に安全運転の指導を行う講習会等を開催し、高齢運転者の受講機会の拡大を図るとともに、その自発的な受講の促

² 「横断歩道外横断」、「斜め横断」、「駐停車車両の直前・直後の横断」、「走行車両の直前・直後の横断」及び「指定横断禁止区間の横断」の道路交通法違反をいう。

	進に努める。 電動車いすを利用する高齢者に対しては、電動車いすの販売業者等と連携して、購入時における安全利用に向けた指導・助言を徹底するとともに、電動車いすが道路交通法上「歩行者」とみなされることを他の交通主体にも広く理解されるよう広報啓発に努める。 このほか、地域における高齢者の安全運転の普及を促進するため、シルバーリーダー及び地域の高齢者に影響力のある者等を対象とした参加・体験・実践型の講習会を実施し、高齢者の安全運転に必要な知識の習得とその指導力の向上を図り、高齢者交通安全教育の継続的な推進役の養成に努める。 また、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交通安全教室の開催を推進する。 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、地域の見守り活動を推進し、安全運転サポート車等の先進技術を活用するなどして、高齢者の安全確保に取り組むよう努める。
キ 障がい者に対する交通安全教育の推進	障がい者に対しては、交通安全のために必要な技能及び知識の習得のため、警察等と協働しながら、地域における福祉活動の場を利用し、参加・体験・実践型の交通安全教育を開催するなど、障がいの程度に応じた、きめ細かい交通安全教育を推進する。 また、車両に貼付する障がい者マークに対する市民の認知度を高めるよう努める。
ク 外国人に対する交通安全教育の推進	在留外国人に対する外国人コミュニティ等における交通安全教育、外国人を雇用する事業者等による外国人運転者の交通安全教育、観光客等の訪日外国人に対する多言語によるガイドブックやウェブサイト等を活用した日本の交通ルールの周知活動等を推進する。 特に、特定技能制度等により国内で働く外国人運転者に対しては、雇用者や関係機関・団体等による交通安全対策を充実させる。 外国人に対する交通安全教育に当たっては、自動車の左側通行、赤信号での右左折禁止、一時停止標識等、自国の交通ルール等との違いを踏まえた、日本の交通ルール等を

	理解させることに努める。 あわせて、手軽な移動手段として利用される自転車についても、交通ルールの周知を徹底し、日本の基本的な自転車利用ルールについて理解を促し、安全意識の向上を図る。 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、多言語によるガイドブックやウェブサイト等各種広報媒体を活用するなど交通ルール周知活動等を推進するよう努める。 加えて、外国人の交通安全意識を醸成するため、地域の交通安全活動に、外国人コミュニティや居住する外国人の参加を促し、その取組を支援する活動を推進する。
--	---

(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するとともに、自分自身の行動を客観的に見て改善し、その必要性を理解できるよう、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に活用する。

また、交通安全教育を行う機関・団体は、交通安全教育に関する情報を共有し、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、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、情報通信技術の進展を踏まえ、新たな手法等も活用し、効果的な交通安全教育に努める。

(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進

ア 交通安全運動の推進	市民一人ひとりに広く交通安全思想の普及・浸透を図り、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣付けるとともに、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、関係機関・団体が相互に連携して、交通安全運動を組織的・継続的に展開する。 交通安全運動の運動重点としては、高齢者とこ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、妨害運転（あおり運転）等の危険運転の根絶、飲酒運転の根絶等、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。 また、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、事後に、運動の効果を検証、評価し、一層効果的な運動が実施されるよう配慮する。
イ 歩行者の安全確保	(ア) 横断歩行者 信号機のない横断歩道での交通死亡事故では、自動車の横断歩道手前での減速が不十分なものが多いため、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。 歩行者に対しては、交通死亡事故の原因として横断歩行者の法令違反（65歳以上は車両直前の横断、65歳未満は信号無視が最多）の割合が高いことを踏まえ、「信号機に従う」、「横断歩道を渡る」といった、基本的な交通ルールの遵守を徹底させ、信号機のないところの横断であっても、横断時に手を上げることで、運転者に横断する意思を明確に伝える必要性があることや、横断前の安全確認を徹底し、横断中も周囲の安全確認に努めるといった、歩行者自身が交通安全を守るための交通行動を促す交通安全教育を推進する。 歩行者の危険な違反行為を認知した場合は、警察官による積極的な指導と是正を行い、遵法意識の向上を図る。 (イ) 反射材用品等の普及促進 薄暮の時間帯から夜間における歩行者及び自転車利用者の交通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や、反射材用品等活用の先導役となる地域住民等への委嘱等を推進する。 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、明るい目立つ衣類等の着用に加え、衣服や靴、鞆等の身の回り品への反射材用品の組込を推奨するとともに、適切な反射性能を有する製品についての情報提供に努める。
ウ 自転車 の 安全利 用の推進	自転車利用者に対し、自転車が道路を通行する場合は、車両としてのルールを遵守するとともに交通マナーを実践しなければならないことを理解するための交通安全教育等を強化する。 令和6年11月に施行された、自転車の「ながらスマホ」の罰則強化、酒気帯び運転の罰則対象化に関する広報啓発を推進するほか、交通事故防止のための基本的な交通ルールの理解等を徹底する取組を推進する。 また、令和8年4月から交通反則通告制度が施行されたことを踏まえ、次のとおり自転車の安全対策を強化する。 ○ 自転車乗用中の交通事故防止や自転車の安全利用を促進するため、「かごしま自転車安全利用五則」を活用するなどにより、歩行者や他の車両に配慮した通行など自転車の正しい乗り方に関する普及啓発の強化を図る。 ○ 自転車は、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、自転車利用者には歩行者優先の意識を根付かせるための交通安全教育を推進するとともに、関係事業者の協力を得つつ、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促進等の広報啓発を推進する。 ○ 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促進に努め、全ての自転車利用者に対してヘルメットの着用を促進する。 ○ 薄暮の時間帯から夜間における自転車事故を防止するため、灯火点灯の徹底と、反射材用品等の取付けの促進

	により、自転車の被視認性の向上を図る。 ○ 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。 ○ 交通反則通告制度についての広報啓発を推進する。
エ 自動車（二輪車を含む。）の安全運転の推進	(ア) 妨害運転（あおり運転）防止に向けた広報啓発活動の推進 妨害運転（あおり運転）を防止するため、その罰則の重さを認識させるとともに、自動車の運転者が全ての交通参加者に対し、思いやりと譲り合いの気持ちを持った運転を行うことが必要であること、妨害運転を受けた場合には、安全な場所に避難し、車外に出ることなく 110 番通報するなどの対応、ドライブレコーダーが被害を受けたことの認定に役立ち、かつ、被害抑止にもつながること等について、SNS を含めたインターネット、広報紙等の各種媒体、交通情報板、各種交通安全イベントや交通安全教室等の場を効果的に活用し、広報啓発活動を推進する。 (イ) 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 ○ 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の交通安全教育や広報啓発を引き続き推進するとともに、関係機関・団体、事業所等が一体となった飲酒運転根絶活動等、飲酒運転根絶の機運醸成を促す取組の展開を推進する。 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場合もあることから、正しい知識について、マスメディア、ポスター等の広報媒体等の活用により普及・啓発を図る。 また、交通ボランティアや安全運転管理者、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等、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更なる向上を図る。

	○ アルコール依存症対策 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であることから、家庭や職場で専門相談機関への相談を積極的に勧めることのできる環境づくりなど、機会をとらえた知識の普及・啓発、情報提供等の取組などを推進する。 (ウ) 「ながらスマホ」対策の強化 全国的に自動車運転中の携帯電話使用等による交通死亡・重傷事故が増加している状況に鑑み、スマートフォンの画面を注視したり、携帯電話で通話したりしながら運転する「ながらスマホ」について、道路交通法で禁止されていること及びその危険性や交通事故実態等について広報啓発を推進するほか、関係事業者等や、安全運転管理者による教育の徹底を推進する。 (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ための広報啓発を推進する。 特に、後部座席のシートベルト着用率向上を図るため、非着用時の致死率は、着用時と比較して格段に高くなることを引き続き周知することや、バス・タクシーにおいては運転者から旅客に対し着用を促す働きかけをすること、県、市、関係機関団体等との協力の下、衝突実験映像やシートベルトの着用効果を体験できる装置を用いた参加・体験・実践型の交通安全教育を推進するほか、あらゆる機会・媒体を通じて全席におけるシートベルト着用徹底の啓発活動等を展開する。 妊婦やその配偶者に対して、シートベルトの正しい着用が交通事故の被害から母体や胎児を守ることについて、広報啓発を推進する。 (オ) 児童を含むチャイルドシートの正しい使用の徹底 県下におけるチャイルドシートの着用率(令和7年度)
--	---



チャイルドシート着用推進シンボルマーク
「カチャピョン」

については、68.6%（鹿児島県警と一般社団法人日本自動車連盟の合同調査による）と全国平均 82.4%を下回っている。未来のあるこどもの悲惨な交通事故の被害軽減に向け、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、市民への理解を深めるための広報啓発・指導を推進し、チャイルドシートの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。

また、チャイルドシート着用推進シンボルマーク等を活用しつつ、幼稚園・保育所・認定こども園、病院等と連携した保護者に対する効果的な広報啓発・指導を推進し、鹿屋市交通安全協会等が実施している各種支援制度の活用を通じて、チャイルドシート無料貸出制度の広報に努め、チャイルドシートを利用しやすい環境づくりを促進する。

なお、6歳以上であっても、体格等の事情により、シートベルトを適切に着用させることができない場合にはチャイルドシートを使用させることが望ましいこと等についての理解、普及及びその実践を呼び掛けるなど、広報啓発を強化し、適切なチャイルドシートの使用の定着化を図る。

さらに、取り付ける際の誤装着の防止や、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、子育て支援アプリ等を通じた正しい使用方法の周知徹底を推進する。

(カ) 二輪車乗車中のヘルメット及びプロテクターの正しい着用方法の周知徹底の推進

二輪車乗用中の死者の損傷部位は頭部が最も多く、次いで胸部となっており、二輪車運転者の被害軽減を図るため、顎紐をしっかり締めるなどヘルメットの正しい着用とプロテクターの着用について、関係機関・団体と連

	携した広報啓発活動を推進するなど、頭部と胸部等保護の重要性について理解増進に努める。 (キ) 農耕車の安全利用の推進 農業用トラクターや耕うん機、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。
オ 新しい小型モビリティの安全対策	(ア) 特定小型原動機付自転車の安全利用の推進 6キロメートル毎時の速度を超えて加速することができない構造であること等の基準を満たす特例特定小型原動機付自転車が一定の要件を満たす場合にのみ歩道通行が可能であり、それ以外の場合は歩道通行が禁止されていること、車道における左側通行の徹底、信号の遵守と停止線での停止の徹底、飲酒運転の禁止といった基本的な交通ルールや自己を守るためにヘルメットの着用が効果的であることについて、関係事業者と連携して利用者に対して周知徹底を図るとともに、若い世代を中心に様々な機会を利用し、安全教育を強化する。 (イ) ペダル付き電動バイクの安全対策の推進 ペダル付き電動バイクについては、電動アシスト自転車ではなく、一般原動機付自転車又は自動車に該当し、道路を通行させるにはナンバープレートを取得し、車体に表示しなければならないほか、その運転には運転免許が必要であり、乗車用ヘルメットをかぶらなければならないなど、一般原動機付自転車等に適用される交通ルールを遵守する必要があることについて、関係機関・団体、販売事業者、プラットフォーム提供事業者等と連携して、周知を徹底する。
カ 効果的な広報の実施	交通の安全に関する広報については、広報紙や防災行政無線、ホームページ、コミュニティFM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、実効性のある広報を次の方針により行う。

	(ア) 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、行政、交通安全協会、町内会等を通じた広報等により家庭に浸透するきめ細やかな広報の充実に努め、こども、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。 (イ) 通学で自転車を利用する機会の多い中高生や特定小型原動機付自転車を利用する若い世代を中心に、SNS を活用するなどし、自転車や特定小型原動機付自転車の交通ルールについて、分かりやすく、かつ、効果のある広報啓発活動を推進する。 (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、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、全市的気運の醸成を図る。
キ その他の啓発活動の推進	(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、行政や関係団体が一体となって広報・啓発活動を推進する。 (イ) 薄暮の時間帯から夜間にかけて重大事故が多発する傾向にあることから、夜間の重大事故の主原因となっている最高速度違反、飲酒運転等による事故実態・危険性等を広く周知し、これら違反の防止を図る。 また、早朝、夕暮れ時、夜間は、車両運転者には「早めのライト点灯」「原則上向きライト点灯」「トンネル内ライト点灯」の 3（サン）ライト運動、歩行者には「プラス 1（ワン）運動」の定着を促す。 (ウ) 市民が、交通事故の発生状況を認識し、交通事故防止に関する意識の啓発等を図ることができるよう、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、交通安全に必要な資料の提供活動の充実などにより、その主体的な活動を促進する。

また、地域団体、自動車販売団体、自動車利用者団体等については、それぞれの立場に応じた交通安全活動が地域の実情に即して効果的かつ積極的に行われるよう、全国交通安全運動等の機会を利用して働き掛けを行う。

さらに、交通安全指導員など交通ボランティア等に対しては、その主体的な活動及び相互間の連絡協力体制の整備を促進する。あわせて交通ボランティア等の高齢化が進展する中、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。

(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ていることから、地域住民に留まらず、本市を訪れ、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進めることが重要である。

このため、交通安全思想の普及徹底に当たっては、行政、民間団体、企業等と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。

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、高齢運転者に対しては、運転免許の更新時における高齢者講習、認知機能検査及び運転技能検査を適切に実施するとともに、受講者等の交通事故を分析し、その結果を踏まえて実施課題の見直しを行うなど、高齢運転者の交通事故を防止するための新たな対策を講じていく。

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。

(1) 運転者教育等の充実

安全運転に必要な知識及び技術を身に付けた上で、安全運転を実践できる運転者を育成するため、免許取得前から、安全意識を醸成する交通安全教育の充実に図るとともに、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、個々の心理的・性格的な適性を踏まえた教育、交通事故被害者等の手記等を活用した講習を行うなどにより、交通事故の悲惨さの理解を深める教育、自らの身体機能の状況や健康状態について自覚を促す教育等を行うことを通じて、運転者の安全に運転しようとする意識及び態度を向上させるよう教育内容の充実に努める。

ア 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、講習指導員の資質向上、講習資機材の高度化並びに講習内容、講習方法の充実に努める。 特に、飲酒運転を根絶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。
イ 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。
ウ 高齢運転者対策の充実  高齢運転者標識 (高齢者マーク)	(ア) 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、高齢運転者に対する高齢運転者標識（高齢者マーク）の表示の促進を図るとともに、他の年齢層に対しても、高齢運転者の特性を理解し、高齢運転者標識（高齢者マーク）を表示した車両に対する保護意識の向上に努める。 (イ) 高齢者運転免許自主返納支援事業の活用 自動車等の運転に不安を有する高齢者等が運転免許を返納しやすい環境を整備するため、運転免許を自主返納した高齢者に対し、バス IC カードやタクシー利用券を交付し、運転免許の自主返納促進を図る。

(2) 交通労働災害の防止等

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

(3) 道路交通に関連する情報の充実

道路交通に影響を及ぼす自然現象を的確に把握し、特別警報・警報・予報等の適時・適切な発表及び迅速な伝達に努めるとともに、これらの情報の質的向上に努める。

4 車両の安全性の確保

(1) 安全運転サポート車の普及啓発活動の促進

近年、衝突被害軽減ブレーキ等の様々な先進安全技術を搭載した車両（以下「サポカー」という。）の普及は、すでに交通事故件数及び死傷者数減少の一助を担っているが、先進安全技術を円滑かつ効果的に社会に導入していくためには、運転者がその機能を正確に把握して使用してもらうための対策も重要となる。

本市においても、警察や自動車教習所、サポカー販売業者等と連携を図りながら、講習会を積極的に開催するなど、サポカーの過信・誤解による事故を防止するとともに、普及啓発を一層促進していく。

(2) 自転車の安全性の確保

近年、電動アシスト自転車の基準を満たさず、運転免許を要する一般原動機付自転車等に該当する車両を電動アシスト自転車として、安易に販売する事業者が見受けられる。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、電動アシスト自転車及び普通自転車の型式認定制度を周知し、適切に運用することが、より重要となっている。

また、自転車の安全性を確保するため、関係団体が実施している自転車の安全性向上を目的とする各種マーク制度（BAA マーク、TS マーク、SG マーク、JIS マーク等）の普及に努め、自転車利用者が定期的に点検整備や正しい利用方法等の指導を受ける気運を醸成する。

さらに、近年、自転車が加害者となる交通事故に関し、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の全員加入³に向けて広報啓発に努める。

加えて、夜間における交通事故の防止を図るため、灯火点灯の徹底と反射器材の普及促進を図り、自転車の被視認性の向上を図る。

5 道路交通秩序の維持

(1) 暴走族対策の推進

暴走族（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	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
------------------------	---

³ かごしま自転車条例第 11 条により義務化

校等における青少年の指導の充実	供を積極的に行うなど、広報活動を推進する。 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との関連性にかんがみ、青少年育成団体等と連携し施策を推進する。
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。 また、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推進する。
ウ 車両の不正改造の防止	暴走行為を助長するような車両の不正な改造を防止するよう、また、車両の部品等が不正な改造に使用されないよう、広報活動の推進を行う。

6 救助・救急活動の充実

交通事故による負傷者の救命を図り、また、被害を最小限にとどめるため、交通事故に即応できるよう、救急医療機関、消防署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。

(1) 救助・救急体制の整備

ア 救助体制の整備・拡充	交通事故の種類・内容の複雑多様化に対処するため、救助体制の整備・拡充を図り、救助活動の円滑な実施を図る。
イ 多数の負傷者発生時における救助・救急体制の充実	幹線道路における多数の傷病者が発生する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災害派遣医療チーム（DMAT）の活用等、救助・集団救急体制の整備・拡充を促進する。
ウ 自動体外式除細動器（AED）の使用も含めた心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動の推進	現場におけるバイスタンダー（救急現場に居合わせた人）による応急手当の実施により、救命効果の向上が期待できることから、自動体外式除細動器（AED）の使用も含めた応急手当について、普及啓発活動を推進する。 このため、心肺蘇生法等の応急手当の知識・実技の普及を図ることとし、消防機関、保健所、医療機関、日本赤十字社、民間団体等の関係機関においては、指導資料の作成・配布、講習会の開催等を推進するとともに、救急の日、救

	急医療週間等の機会を通じて広報啓発活動を積極的に推進する。また、映像通報システムを活用し、通信指令室からの口頭指導に加え、映像を通じて応急手当の方法を具体的に伝えることで、バイスタンダーによる応急手当の実施を支援し、救急現場における応急手当の支援体制の充実を図る。
エ 救急救命士の養成・配置等の促進	プレホスピタルケア（救急現場及び搬送途上での応急処置）の充実のため、大隅肝属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。また、医師の指示又は指導・助言の下に救急救命士を含めた救急隊員による応急処置等の質を確保するメディカルコントロール体制の充実を図る。
オ 救助・救急用資機材の整備の推進	救助工作車、救助資機材の整備を促進するとともに、救急救命士等がより高度な救急救命処置を行うことができるよう、高規格救急自動車、高度救命処置用資機材等の整備を促進する。
カ ドクターヘリ・ドクターカーによる救急業務の推進	事故の状況や傷病者の状態に応じて、医師による早期の診察開始が救命率の向上や傷病者の予後の改善に有効であることから、ドクターヘリ・ドクターカーの効果的な活用を推進するとともに、関係医療機関との連携強化を図る。 また、交通事故等により多数の傷病者が発生した場合には、傷病者の状況に応じた適切なトリアージや医療資源の効果的な配分が求められることから、医師等との連携のもと、迅速かつ的確な救急活動体制の充実を図る。
キ 救助隊員及び救急隊員の対応訓練の充実	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、対応訓練を積極的に推進する。
ク 高速自動車国道等における救急業務実施体制の整備	高速道路における救急業務については、西日本高速道路株式会社が、道路交通管理業務と一元的に自主救急として処理するとともに、沿線市町村等においても消防法（昭和23年法律第186号）の規定に基づき処理すべきものについて、適切かつ効率的な人命救護を行う。

(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、初期及び二次救急医療機関と三次救急医療機関との緊密な連携体制を維持し、医療機関・救急搬送機関等の連携・協力関係の確保に努める。

また、医師が速やかに救急現場等に出動して傷病者に対して必要な治療を行うドクターヘリの活用など、救急医療体制の充実・確保に努める。

(3) 救急関係機関の協力関係の確保等

救急医療施設への迅速かつ円滑な収容を確保するため、救急医療機関、消防署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の発生に備え、医療機関や消防機関等との連携による医療救護体制の充実を図る。

7 被害者等支援の充実と推進

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

(1) 交通事故相談活動の推進

大隅地域振興局が実施している出張無料交通事故相談等を活用すべく、市のホームページや広報紙の積極的な活用等により交通事故相談活動の周知を図り、交通事故当事者に対し広く相談の機会を提供する。

(2) 交通災害共済事業の推進

県市町村総合事務組合が運営する交通災害共済事業については、市民相互扶助の制度であることから、市民への周知と加入促進を図る。

8 交通事故分析の高度化と情報提供

警察において、道路交通事故の再発を防止するために実施している交通事故多発地点の合同現場診断や死亡事故合同現場診断の充実を図り、映像記録型ドライブレコーダー等のミクロデータの充実を通じた交通事故原因の調査・分析に基づく効果的な事故防止対策を推進する。

さらに、交通事故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5章 計画の推進

1 推進体制

交通事故のない社会を実現するため、鹿屋市交通安全対策会議を中心として、国の関係行政機関、県、市及び関係機関・団体は、この交通安全計画に基づき、本市の交通事故の状況・特性や地域の実態に即した交通安全施策を具体的に定め、連携して各施策を強力に推進するものとする。

2 交通安全運動主体

本市の交通安全に関わる機関、団体が相互に連携し、交通安全運動を市民主体の取組として推進するため、本計画及び鹿屋市交通安全対策会議の方針に基づき、関係機関・団体が協力して、各期の交通安全運動を中心とした啓発活動等を展開する。

3 施策の進行管理

本計画に掲げる目標を着実に達成していくため、各機関が実施する施策・事業を取りまとめた、実施計画を毎年度策定し、鹿屋市交通安全対策会議において、計画及びその実施結果を検証し、翌年度の施策・事業に反映していくこととする。

参 考

○ 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。

○ 鹿屋市交通安全対策会議条例

平成18年 1 月1日

条例第23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、鹿屋市交通安全対策会議（以下「会議」という。）を設置する。

（所掌事務）

第2条 会議は、次に掲げる事務を所掌する。

（1） 鹿屋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。

（組織）

第3条 会議は、会長及び委員15人以内で組織する。

2 会長は、市長をもって充てる。

3 会長は、会務を総理する。

4 会長に事故があるときは、会長があらかじめ指名する委員がその職務を代理する。

5 委員は、次に掲げる者のうちから市長が委嘱又は指名する。

（1） 国の関係地方行政機関の職員

（2） 鹿児島県の知事の部内の職員

（3） 大隅教育事務所長

（4） 鹿児島県警察の警察官

（5） 市長の部内の職員

（6） 鹿屋市教育長

(7) 大隅肝属地区消防組合消防長

6 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、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30人以内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、市の職員、消防組合の職員及び交通安全に関する団体の職員のうちから市長が委嘱又は任命する。

3 企画員は、会長の命を受け、交通安全対策上必要な事項の企画立案及び調査研究を行うものとする。

4 企画員は、非常勤とする。

(事務局)

第6条 会議の事務を処理させるため、市民生活部安全安心課に事務局を置く。

(委任)

第7条 この条例に定めるもののほか、会議の議事その他会議の運営について必要な事項は、会長が会議に諮って定める。

鹿屋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	鹿屋市長		
委員	国土交通省大隅河川国道事務所長	第3条5項第1項	国の関係地方行政機関の職員
	鹿児島県大隅地域振興局長	第3条5項第2項	県部内の職員
	鹿児島県大隅教育事務所長	第3条5項第3項	大隅教育事務所長
	鹿児島県鹿屋警察署長	第3条5項第4項	県警察の警察官
	大隅肝属地区消防組合消防長	第3条5項第7項	消防組合消防長
	鹿屋市教育長	第3条5項第6項	鹿屋市教育長
	鹿屋市福祉政策部長	第3条5項第5項	市長の部内の職員
	鹿屋市健康こども部長		
	鹿屋市建設部長		
	鹿屋市市民生活部長		

第12次鹿屋市交通安全計画
令和8年

発行 鹿屋市交通安全対策会議
(事務局:鹿屋市市民生活部安全安心課内)
〒893-8501
鹿屋市共栄町20番1号
電話:0994-31-1124