

第11次鹿屋市交通安全計画(案)

(令和3年度～7年度)

令和3年 月

鹿屋市交通安全対策会議

— 目 次 —

I	計画の基本事項	1
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
5	第10次の交通安全計画の検証	1
II	施策の展開	5
第1章	交通事故の推移及び今後の見通し	5
1	交通事故の推移	5
2	今後の見通し	7
第2章	交通事故の特徴及び原因と課題	8
1	交通事故の特徴	8
2	交通事故の原因と課題	8
第3章	交通安全についての目標	10
1	交通事故のない社会を目指して	10
2	交通安全についての目標	10
第4章	今後の道路交通安全対策を考える視点	12
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	12
◎	最重点	12
	子どもと高齢者の安全確保	12
◎	重点	13
(1)	歩行者及び自転車の安全確保	13
(2)	生活道路及び幹線道路における安全確保	13
(3)	市民自らの意識改革等による交通安全意識の高揚	14
2	重点推進事項	14
(1)	先端技術の活用促進	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	15
第5章	講じようとする施策	17
1	子どもと高齢者の交通安全対策の充実・強化	17
(1)	子どもの交通安全対策	17
(2)	高齢者の交通安全対策	17
2	道路交通環境の整備	19
(1)	生活道路における人優先の安全・安心な歩行空間の整備	19
(2)	高速道路の更なる活動促進による生活道路との機能分化	21
(3)	幹線道路における交通安全対策の推進	22
(4)	交通安全施設等整備事業の推進	25
(5)	効果的交通規制の推進	26

(6) 自転車利用環境の総合的整備	27
(7) ITS（高度道路交通システム）の活用	28
(8) 交通需要マネジメントの推進	29
(9) 災害に備えた道路交通環境の整備	29
(10) 総合的な駐車対策の推進	30
(11) 道路交通情報の充実	31
(12) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備	32
3 交通安全思想の普及徹底	33
(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	33
(2) 効果的な交通安全教育の推進	37
(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進	38
(4) 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進	42
(5) 地域における交通安全活動への参加・協働の推進	42
4 安全運転の確保	43
(1) 運転者教育等の充実	43
(2) 適切な運転免許業務の推進	45
(3) 安全運転管理の推進	45
(4) 交通労働災害の防止等	45
(5) 道路交通に関連する情報の充実	45
5 車両の安全性の確保	46
(1) 自動車アセスメント情報の提供等	46
(2) 自動車の検査及び点検整備の充実	46
(3) 自転車の安全性の確保	47
6 道路交通秩序の維持	47
(1) 交通の指導取締りの強化等	47
(2) 交通事故事件等に係る適正かつ緻密な捜査の一層の躍進	48
(3) 暴走族対策の推進	48
7 救助・救急活動の充実	49
(1) 救助・救急体制の整備	49
(2) 救急医療体制の整備	50
(3) 救急関係機関の協力関係の確保等	50
8 被害者支援の充実と推進	51
(1) 自動車損害賠償保障制度の充実等	51
(2) 損害賠償の請求についての援助等	51
(3) 交通事故被害者支援の充実強化	52
9 交通事故分析の高度化と情報提供	52
第6章 計画の推進	53
1 推進体制	53
2 交通安全運動主体	53
3 施策の進行管理	53

資 料

○ 鹿屋市交通安全対策会議条例	54
○ 鹿屋市交通安全対策会議委員	55
○ 鹿屋市交通安全対策会議企画員	55

I 計画の基本事項

1 計画策定の背景

鹿屋市では、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10次交通安全計画（平成28年度～令和2年度）期においては、本県では事故発生件数、負傷者数、死者数ともに減少してきてきた。

一方、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人以上の方が亡くなっており、令和元年にあつては5人の方が亡くなるなど厳しい状況にある。

この期間の本市の平均死者数は3.4人で、本県の人口10万人あたりの死者数3.31人を0.09ポイント上回っている状況にある。

（※本市の人口：102,191人「統計かのや令和2年度版」）

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」

5 第10次交通安全計画の検証

第10次交通安全計画（平成28年～令和2年）に見る本市の事故発生件数、死者数、死傷者数のピークについては、発生件数が平成28年の491件、死者数が令和元年の5人、死傷者数が平成28

年の584人を記録している。【図－①参照】

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土事務所、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10次交通安全計画（平成28年度～令和2年度）においては、年間の目標として

- ◆交通事故死者数（24時間以内）3人以下にする。
- ◆死傷者数580人以下にする。

を掲げた。

交通事故死者数（24時間以内）の目標に対する結果については、

- 平成28年 2人
- 平成29年 3人
- 平成30年 3人
- 令和元年 5人
- 令和2年 4人

で、平成28年は目標数の3人を下回ったものの、平成29年以降の死者数は毎年3人前後を推移するなど、増減を繰り返しており、令和元年、2年と2年連続で3人を上回った。

また、子どもが死亡する交通事故の発生はなかったが、高齢者については平成30年を除き、毎年1人以上の方が亡くなっており、令和2年にあつては亡くなった4人が全て高齢者（65歳以上）という結果であった。【図－②参照】

死傷者数580人以下の目標に対する結果については

- 平成28年 584人（前年比24）
- 平成29年 459人（前年比△125人）
- 平成30年 399人（前年比△60人）
- 令和元年 380人（前年比△19人）
- 令和2年 313人（前年比△67人）

で、平成28年は前年に比べ24人の増加であり580人を上回った。

しかし、翌年からは毎年580人を下回り、1年平均67.8件ペースで減少した。

令和2年の死傷者数313人は、5年間で最小人数であり官民一体となった交通安全施策への取り組み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死傷者数の割合は20パーセント前後で推移していた。

【図－③参照】

図-①

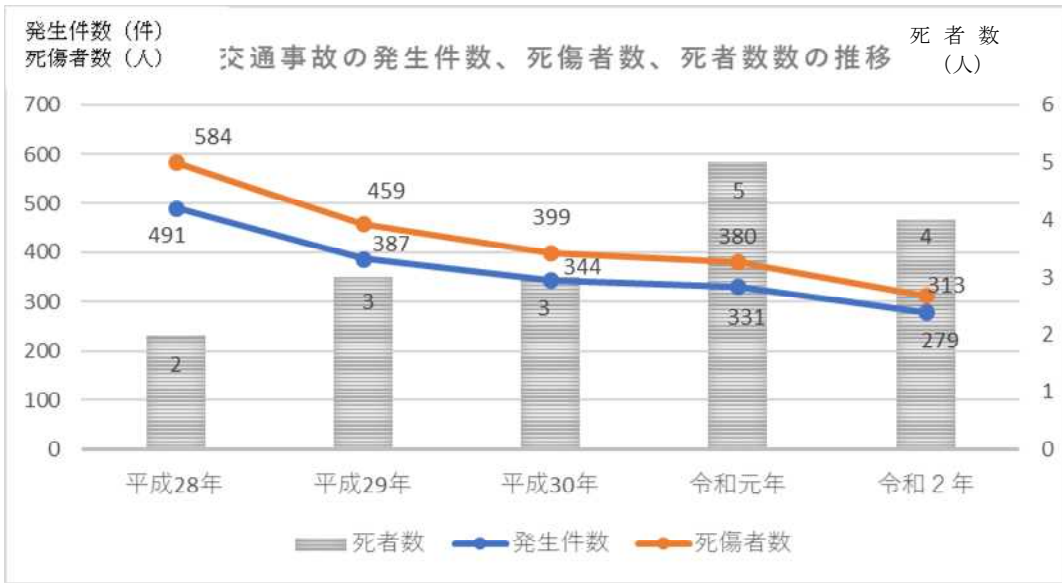


図-②

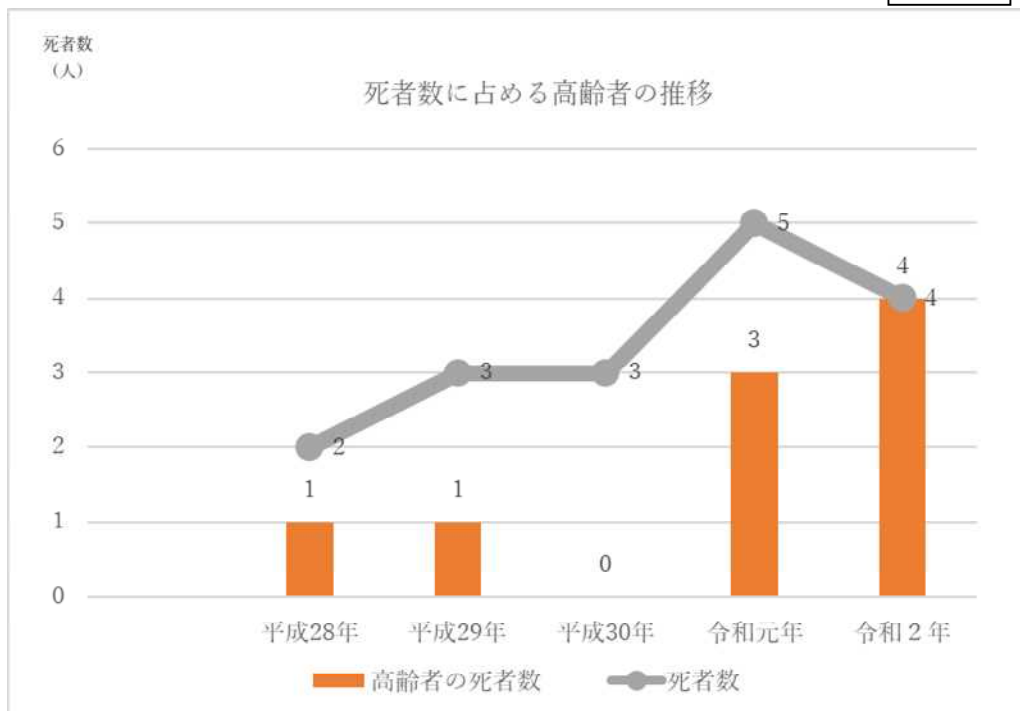
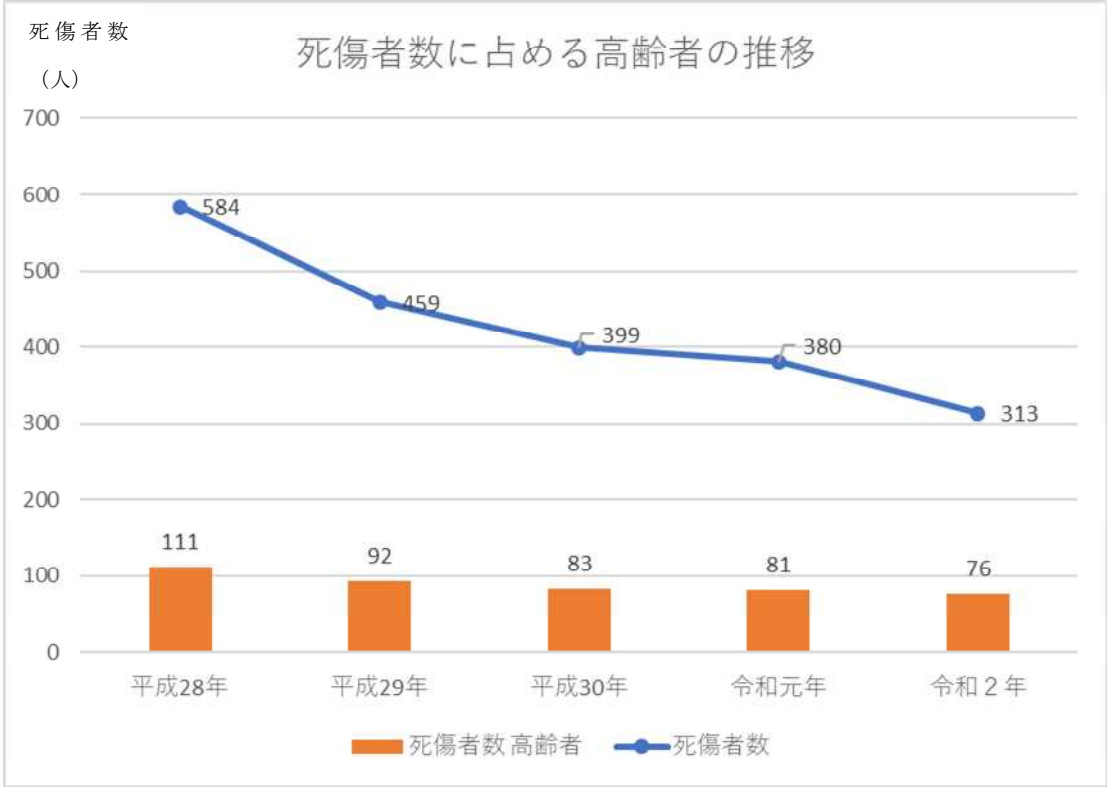


図-③



II 施策の展開

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

本市における交通事故の状況は、第8次交通安全計画期間（平成18年～平成22年）までは、事故発生件数、死者数、負傷者数のいずれも増加傾向にあり、特に平成21年は死者数が14人となり、人口10万人当たりの死者数が全国1位となる非常事態となったところである。

第9次交通安全計画期間の平成23年からは、発生件数、死者数、負傷者数とも減少傾向にあり、平成26年には発生件数は600件を下回り、負傷者数は700人近くまで減少し、平成27年には死者数は2人にまで減少した。

しかしながら、高齢者が関連する交通事故が増加傾向にあり、平成27年には、事故発生件数に占める高齢者の割合が4割近くに達した。

このような状況の中で、近年の交通死亡事故の発生状況をみると、その特徴は次のとおりである。

- (1) 過去10年間（第9次交通安全計画期間「平成23年度～平成27年度」と第10次交通安全計画期間（「平成28年度～令和2年度」）の本市における交通事故の発生状況等の推移については次のとおりである。

ア 発生件数は、平成23年の787件をピークに概ね減少傾向にあり、令和2年は過去10年間の最小件数の279件であった。

イ 死者数が最も多かった年は、平成25年、26年の8人で、最も少なかった年は平成27年、28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4.7人であった。

ウ 死傷者数は、平成23年の1,001人をピークにそれ以降減少しており、令和2年は過去10年間の最小人数で313人であった。

以上とおり本市の事故発生件数、死者数、死傷者数のピークについては、事故件数が平成23年の787件、死者数が平成25年、26年の8人、死傷者数1,001人を記録したが、シートベルトの着用率の向上、交通環境の整備、自動車の安全性の向上のほか、交通安全出発式やキャンペーン等による市民への啓発活動、横断歩道のカラー化などの道路環境整備により、発生件数と死傷者数を大幅に減少させた。

しかし、死者数については、増減を繰り返しながら毎年2人以上の方が亡くなっていることから、これまで以上に創意工夫を重ねた交通安全施策を推進していく必要がある。

【過去10年間における交通事故の発生状況】

区 分	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R 1	R 2	
鹿 屋 市	発生件数	787	751	658	586	560	491	387	344	331	279
	死者数	6	6	8	8	2	2	3	3	5	4
	死傷者数	1,001	959	852	721	713	584	459	399	380	313
鹿児島県	発生件数	10,062	9,553	9,207	8,425	8,034	7,474	6,564	5,833	4,771	4,070
	死者数	78	87	91	94	77	65	66	64	61	53
	死傷者数	14,062	14,158	13,272	13,519	12,877	8,903	7,762	6,883	5,593	4,731

【上記発生状況グラフ】



- (2) 第10次交通安全計画（平成28年～令和2年）にみる事故多発道路は以下のとおりである。
 事故の27パーセントは国道で発生し、特に国道220号線、国道269線での発生率が高い。
 また、事故の23パーセントは、県道で発生しており、主要県道鹿屋吾平佐多線が約半数を占めるなど他の県道に比べ突出している。
- (3) 直近（令和2年）に見る本市における交通事故の特徴や傾向は、以下のとおりである。
 ア 死者の事故類型を見ると、歩行中に3人の高齢者が亡くなっており、発生時間帯は薄暮

時から夜間にかけてであり、いずれの高齢者も夜光反射材タスキを着用していなかった。

イ 第1事故当事者数の割合を年齢別に見ると20代、50代、30代、40代の順となっており、働き世代が第1当事者となる割合が高い傾向にある。

※65歳以上が高齢者となるため、60歳以上の年代別の区分は、60歳から64歳、65歳から74歳、75歳以上となる。

ウ 第1事故当事者数の割合を車両の運転別で見ると、軽四輪乗用車運転中が最も多く、次いで普通・準中型乗用車運転中、軽四輪貨物自動車運転中等となっている。

エ 交通事故の類型別では、出会い頭事故と追突事故が大部分を占め、次いで人対車両、車両単独事故等となっている。

オ 交通事故の主な原因を見ると、安全不確認、前方不注意、動静不注視となっている。

2 今後の見通し

将来の交通事故の見通しについては、さらなる高齢化社会の進展により、死傷者中の死亡比率の高い高齢者人口が今後も増加すると思われる。また、運転免許証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当事者となる事故が増加することも予想される。

第2章 交通事故の特徴及び原因と課題

1 交通事故の特徴

交通事故の原因は様々であるが、全国や県と同様、本市においても交通事故発生件数は減少している。

第1当事者の数を年代別に見た場合、高齢者が突出しているわけではなく、各年代に大きな差はなく均一化している現状がみられる。

一方、重傷者に占める高齢者の割合は高い水準で推移している。

このようなことから、本市における交通事故の原因と課題として次のようなことが考えられる。

2 交通事故の原因と課題

(1) 交通事故の原因

交通事故の原因は、自動車運転者の安全不確認、前方不注意が突出しており、運転手のモラル低下や運転時の安全確認の不足が交通事故の発生につながっている。

高齢者がほぼ毎年のように亡くなっているが、高齢者が運転していた場合だけではなく、電動カーの運転中、道路の横断中に事故に巻き込まれて亡くなっているケースも少なくない。

(2) 懸念事項

スマートフォン等の普及に伴い、歩行者、自転車、自動車等の乗車中の画面注視や操作中の交通事故の増加が懸念される。

(3) 今後の課題

ア 死亡事故が多い

- ・事故発生件数や負傷者数は減少しているものの、死亡事故は減少しておらず令和元年及び令和2年は年間の死者数3人以下の目標値を上回っている状況であった。

イ 高齢者の死亡率と重傷率が高い。

- ・令和2年に亡くなった4人が全て高齢者であり、重傷者数の約過半数が高齢者で占められていた。

ウ 薄暮時から夜間の時間帯での歩行中の事故が多い。

- ・令和2年に亡くなった高齢者3人の事故は、薄暮時から夜間の時間帯に発生しておりいずれの高齢者も夜光反射材タスキを着用していなかった。
- ・事故率が上がる薄暮時以降に帰宅する部活動生の中学生や早朝に散歩をする高齢者等のほとんどが夜光反射タスキを着用していない。

エ 一般道路での後部座席シートベルトの着用率が低い。

- ・後部座席のシートベルト非着用時の致死率は、着用時と比較して各段に高くなるが本県の着用率は全国平均を下回っている。

オ 横断歩道や区画線などの道路環境が悪化している。

- ・交通事故の発生場所の大部分は、国道、県道、市道であるが、現在、市内の各道路を見ると、横断歩道をはじめ区画線、中央線等のラインがタイヤとの摩耗や年数の経過により消えかけている場所が多い。

カ 高齢者の移動手段の確保と道路環境の整備による安全対策の強化

- ・ 移動手段を自動車に依存せざるを得ない交通環境にあるため、運転免許証の返納後の移動手段を懸念する高齢者も多い。
- ・ 今後は高齢者等の交通弱者の移動手段の確保と更なる公共交通機関の路線の拡充等といった利便性の向上と高齢者が健康作りのために実施してウォーキング等を安心して行える安全対策の一環としての道路環境の整備が課題となってくる。

第3章 交通安全についての目標

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、障害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きであり、今後とも、死者数の一層の減少に取り組むとともに、併せて、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。

近年の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、死者数については3人前後で推移している。

過去5年間（平成28年～令和2年）中の交通事故死者数を見ると、全死者の過半数が65歳以上の高齢者で、平成30年を除き、毎年1人以上の高齢者が亡くなっている。

また、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みが、一層求められている。

今後、交通事故による死者数及び命に関わる優先度が高い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し、協働していくことが有効である。

さらに、地域の安全性を総合的に高めていくには、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である。

2 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3人以下にする。（第10次計画目標値に同じ）

交通事故のない社会を達成することを究極の目標とする。

第10次交通安全計画期間中の令和元年、2年においては、年間の死者数3人以下という目標を達成できなかったことから、第11次交通安全計画においては、引き続き年間の死者数3人以下を目指すものとする。

(2) 年間の死傷者数を300人以下にする。

死傷者数は、第9次交通安全計画の最終年（平成27年）では713人であったが、第10次交通安全計画の最終年（令和2年）では、313人にまで大幅に減少した。

死傷者数については、過去5年間の平均値427人の3割減にあたる300人以下を目指すものとする。

(3) 年間の重傷者数を20名以下にする。

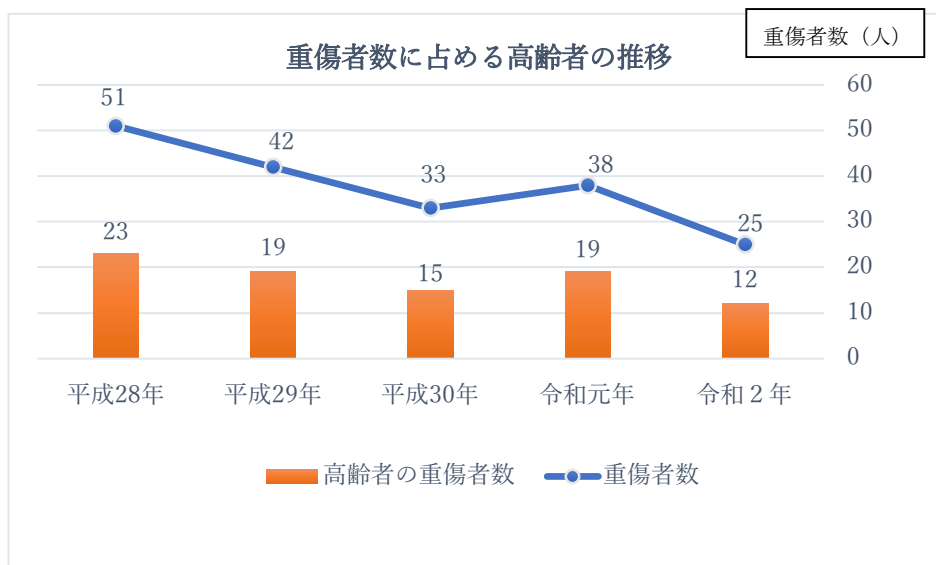
重傷者数は、第10次交通安全計画の初年にあたる平成28年では51人であったが、年々減少し第10次交通安全計画の最終年（令和2年）では、25人にまで減少した。

近年は、車両の安全技術の向上や医療技術の発達により、死亡に至らず重傷に留まる場合も少なくないとして、県は第11次交通安全計画において重傷者数の減少を目標に掲げた。

本市もこれに準じて、重傷者数の減少に取り組むものとし、重傷者数については、令和2年の重傷者数25人の2割減にあたる20人以下を目指すものとする。【図一④】

そのため、県をはじめとする関係機関と連携し、市民の理解と協力を得ながら、諸施策を総合的かつ強力に推進する。

図一④



第4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。

対策の実施は、①子どもと高齢者の交通安全対策の充実・強化②道路交通環境の整備、③交通安全思想の普及徹底、④安全運転の確保、⑤車両の安全性の確保、⑥道路交通秩序の維持、⑦救助・救急活動の充実、⑧被害者支援の推進、⑨交通事故分析の高度化と情報提供といった9つの交通安全対策を実施することとし、特に、次のような視点を重視して対策を推進する。

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

(1) 子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、安心して子どもを生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が期待される。本市における第10次交通安全計画期間中において、子どもの交通事故死は発生していないが、いくつかの県では、自動車が登下校中の児童等へ突っ込む等の交通死亡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。

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。

(2) 高齢者の安全確保への取組

ア 本市においては、第10次交通安全計画中の交通事故による死者の中で、過半数が高齢者を占めている現状や今後においても本市の高齢化は、急速に進むと予想されていることを踏まえると、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。

具体的には、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り、高齢者が主として歩行及び自転車、電動車イス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、公共交通機関の充実も重要となると考えられる。

高齢者が車両等を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。

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の形成を図ることも重要である。

イ 本市における高齢者の運転免許証の保有者率は全体の60.9パーセントを占めており、高齢者が運転を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緊急の課題である。

そのため、自動車を運転する場合の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高齢者の対策をこれまで以上に推進する。

本市においては、運転免許証の自主返納を行った65歳以上の高齢者に対して、日常生活を支える取組として、「タクシーチケット」又は「バスのＩＣカード」等の交付を行う高齢者運転免許自主免許返納支援事業を引き続き推進していく。

◎ 重点

(1) 歩行者及び自転車の安全確保

安全で安心な社会の実現を図るためには、自動車と比較して弱い立場にある歩行者の安全を確保することが必要不可欠であり、特に、高齢者や子どもにとって身近な道路の安全性を高めることが、より一層求められているが、横断歩道の手前での一時停止等が徹底されておらず、運転者の歩行者に対する優先意識の欠如が散見される。

このような情勢等を踏まえ、人優先の考えのもと、子どもがより安全・安心に通行ができるよう、未就学児や児童が日常的に集団で移動する経路、生徒の通学路、市民の身近な道路である生活道路、市街地の幹線道路等において、歩道の整備等による歩行空間の確保を一層積極的に進めるなど、歩行者及び自転車利用者の安全確保を図る対策を推進していく必要がある。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。

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基本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、歩行者が自ら安全を守るための行動を促すための交通安全教育等を推進する。

次に自転車については、自動車と衝突した場合には被害を受ける反面、歩行者と衝突した場合には加害者となるため、全ての年齢層へのヘルメット着用の推奨、自転車の点検・整備、損害賠償責任保険等への加入について規定した自転車の条例（かごしま県民のための自転車の安全で適切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、生活道路や市街地の幹線道路において、自動車や歩行者と自転車利用者の共存を図ることができるよう、自転車の走行区間の確保を進めるとともに、自転車交通のあり方や多様なモード間の分担のあり方を含め、まちづくり等の観点にも配慮する必要がある。また、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から、ルールやマナーに違反する行動が多く、交通安全教育等の充実を図る必要がある。

(2) 生活道路及び幹線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かなければならない。

そのため、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として自動車の速度抑制を図るための道路交通環境の整備、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、地域住民の主体的な参加と取組が不可欠であり、対策の検討や関係者間での合意形成において中心的な役割を果たす人材の育成も重要な課題となる。

(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や普及、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。また、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、先端技術の活用により、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、総合的な交通安全対策の実施により交通事故を大幅に減少させることがで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死亡事故は後を絶たない。

その一方で、道路を横断する歩行者においても、「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のもまた、事実である

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、当該交通事故の減少を図っていく。

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
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

高齢化社会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、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ため、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。

1 道路交通事故のない社会を目指して

- 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 道路交通の安全についての目標

- (1) 交通事故死者数（24間以内）を3人以下にする。
- (2) 死傷者数を300人以下にする。
- (3) 重傷者数を20人以下にする。



3 今後の道路交通安全対策を考える視点

- 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
 - ◎ 重点 (1) 歩行者及び自転車の安全確保
 - (2) 生活道路及び幹線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
- 2 交通事故による被害を減らすために重点的に対応すべき事項
 - (1) 先端技術の活用促進
 - (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 講じる9つの施策

- (1) 子どもと高齢者の交通安全対策の充実・強化
- (2) 道路交通環境の整備
- (3) 交通安全思想の普及徹底
- (4) 安全運転の確保
- (5) 車両の安全性の確保
- (6) 道路交通秩序の維持
- (7) 救助・救急活動の充実
- (8) 被害者支援の推進
- (9) 交通事故分析の高度化と情報提供

第5章 講じようとする施策

1 子どもと高齢者の交通安全対策の充実・強化

(1) 子どもの交通安全対策

本市における子どもの交通事故発生件数は、年々減少傾向にあり、過去5年間における死亡事故の発生もないが、県下におけるチャイルドシートの着用率（令和元年度）については、68.9%（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）となっていることから、交通事故発生時の被害軽減のためにも、チャイルドシートの正しい着用を徹底していく必要がある。

また、子どもが負傷する交通事故も毎年二桁代の発生で推移しており、子どもにとって身近な乗り物である自転車乗車中の交通事故も年間5件前後で発生している。

本市では、第10次交通安全計画期間中に子どもが死亡する交通事故の発生はなかったが県内では3人の子どもが亡く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、各種交通キャンペーンによる啓発活動を推進し、子どもの交通安全思想の普及を図る必要がある。

(2) 高齢者の交通安全対策

① 高齢者の免許保有者数及び高齢者の交通事故の推移等

本市の高齢化率については29.4%で、県全体の高齢化率31.5%と比較すると低いものの、全国平均より高水準であり、第10次交通安全計画期間の交通事故死亡者17人のうち、65歳以上が9人と全死亡者数の52.9%を占めている。

本計画期間内における高齢者人口の増加とともに高齢免許保有者数も増加することが予想され、公共交通機関が発達しておらず、日常生活に自動車を使用せざるを得ない地域特性により、高齢者の運転免許保有率も高いことから、今後、高齢者が被害者となる交通事故や、高齢運転者が第1当事者（交通事故の主な原因を発生させた方の当事者）となる交通事故の増加も懸念される。

【令和元年度 鹿屋市の人口、高齢者数、高齢者免許保有者数】

	人口	高齢者数	高齢免許保有者数	高齢者免許保有率
鹿屋市	101,757人	29,970人	19,504人	65.1%
鹿児島県	1,601,711人	505,980人	308,214人	60.9%

※ 高齢者とは65歳以上の者

※ 人口、高齢者数は令和元年鹿児島県年齢別推計人口調査（令和元年10月1日）、高齢免許保有者数はそれぞれ、鹿屋警察署統計、県警察本部交通企画課統計

【本市の交通事故の推移】

区 分	H28	H29	H30	R 1	R 2
発生件数	491	387	344	331	279
うち高齢者	122	115	98	100	70
割合 (%)	24.8%	29.7%	28.4%	30.2%	25.0%
死者数	2	3	3	5	4
うち高齢者	1	1	0	3	4
割合 (%)	50%	33.3%	0%	60%	100%
負傷者数	582	456	396	375	309
うち高齢者	110	91	83	78	72
割合 (%)	18.9%	19.9%	20.9%	20.8%	23.3%
重傷者数	51	42	33	38	25
うち高齢者	23	19	15	19	12
割合 (%)	45.0%	45.2%	45.4%	50.0%	48.0%

※発生件数の「うち高齢者」とは、第一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 高齢者の交通安全対策

本市においては、高齢者の交通事故防止を最重要課題として捉え、バリアフリー化など道路交通環境の整備や、地域に密着した交通安全活動の推進、高齢者交通安全指導者の養成など、特に、高齢者に配慮した施策を重点的に推進し、高齢者が安全にかつ安心して移動できる交通社会を目指す。

また、県、市、警察、老人クラブ連合会等との連携を強化し、各種研修会や、交通死亡事故合同現場診断など、県や市、警察が実施する事故防止施策に対する老人クラブ会員の参加を促進する。

さらには、交通安全教室や交通安全活動に参加する機会が少なく、行政や警察等からの情報が届きにくい町内会未加入者や老人クラブ未加入者等への啓発に努める。

このため、特に、県や市、警察をはじめ、高齢者団体や町内会、PTAのほか、市の交通安全に関係する多様な機関・団体が参加する鹿屋市交通安全運動推進協議会を中心に、地域が一体となった活動を推進する。

③ 高齢者の交通手段の確保

高齢運転者の交通事故防止対策を推進するにあたり、高齢運転者の運転免許証自主返納制度は有効な施策であることから、運転免許証を自主返納した者へのメリット制度として実施しているバスICカードやタクシー利用券等の無料交付制度の周知を図り、併せて自主返納者への交通手段を確保するため、コミュニティバス等の充実など、地域の実情に見合った交通体系の構築を推進する。

2 道路交通環境の整備

道路交通環境の整備については、これまでも関係機関が連携し、幹線道路と生活道路の両面で対策を推進してきたところであり、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を占めているほか、我が国の歩行中・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・自転車に関連する死傷事故の発生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考えるに当たっては、以下の2つの基本的な考え方にに基づき、引き続き効果的・効率的な取組を進めていくこととする。

○ 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組を推進する。

(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ず、また、生活道路への通過車両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の整備、効果的な交通規制の推進など、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こととする。

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死傷事故発生率が高いエリアにおいて、関係機関、地域住民が連携し、徹底した悪質運転車両や妨害車両の排除や車両速度の抑制等のゾーンまたはレ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こととする。具体的には、エリア内
---------------------	--

	<p>の生活道路を中心に、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」や「レーン30」対策に取り組む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、道路標識・道路標示の高輝度化、路側帯の設置・拡幅等の安全対策を、また、外周幹線道路を中心に信号機の改良、光ビーコン（光学式交通情報収集提供装置）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。バリアフリー新法）の生活関連経路を構成する道路を中心に音響信号機、高齢者等感应信号機、歩行者感应信号機等のバリアフリー対応型信号機の整備、歩行者と車両の通行を時間的に分離して歩行者と自動車との事故を防止する歩車分離式信号の導入の推進も検討していく。</p> <p>道路管理者においては、外周幹線道路の通行を円滑化し、エリア内への通過車両の流入を抑制するため、交差点の改良等の外周道路対策を進めるほか、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。）により車両速度を抑制するなど道路構造等により、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、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経路対策を推進する。また、前記以外の生活道路においても、警察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を運転者へ明示、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、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。</p>
<p>イ 通学路等における交通安全の確保</p>	<p>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、「鹿屋市子どもの移動経路交通安全プログラム」を令和3年に策定する。</p> <p>同プログラムに基づき、幼稚園・保育園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。</p> <p>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</p>

	<p>見守る体制作りを強化し、通学路における安全確保を図る。</p> <p>さらに、幼稚園、保育施設や放課後児童クラブ等に通う子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つ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などしハード・ソフトの両面から必要な対策を推進する。</p>
ウ 高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備	<p>(ア) 高齢者や障害者等を含め、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一定の幅が確保された歩道等を積極的に整備する。</p> <p>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（視覚障害者誘導用道路横断帯）、歩行者用休憩施設、自転車駐車場、障害者用駐車ます等を有する自動車駐車場等の整備に努める。</p> <p>併せて、高齢者、障害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。</p> <p>さらに、視覚障害者誘導用ブロック、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出来るような各種整備に努める。</p> <p>(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、障害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害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。</p>
エ 無電柱化の推進	<p>歩道の幅員の確保等により歩行者の安全性の確保、安全で快適な通行空間の確保、良好な景観・住環境の形成、災害の防止、歴史的町並みの保全、観光振興、地域文化の振興などを図る観点から、地域の実情に応じた多様な手法も活用しながら、関係事業者と連携し、幅員が著しく狭い歩道等の新設電柱の占用禁止や既設電柱の占用制限を実施するとともに、地上機器の小型化による歩行者の安全性確保などの取組により、無電柱化を推進する。</p>

(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、車両速度の抑制や通過交通を排除し、歩行者、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220号などの主要な幹線道路において、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、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。

併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。

<p>ア 事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）の推進</p>	<p>国道220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当たっては、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、次の手順により事故ゼロプランを推進する。</p> <p>(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。</p> <p>(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、事故データにより事故類型や事故要因等を明らかにしたうえで、実状に即した効果の高い対策を立案・実施する。</p> <p>(ウ) 対策完了後は、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。</p>
<p>イ 事故危険箇所（事故多発地点）対策の推進</p>	<p>特に、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。</p> <p>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、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、法定外の道路標示設置も積極的に推進する。</p>
<p>ウ 幹線道路における交通規制</p>	<p>平成26年12月12日に開通した東九州自動車道（鹿屋串良JCT～笠之原IC：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。</p> <p>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</p>

	<p>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。</p> <p>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。</p>
<p>エ 重大事故の再発防止</p>	<p>社会的に大きな影響を与える重大事故が発生した際には、速やかに当該箇所の道路交通環境等事故発生の要因について調査するとともに、発生要因に即した所要の対策を早急に講ずることにより、当該事故と同様な事故の再発防止を図る。</p>
<p>オ 適切に機能分担された道路網の整備</p>	<p>(ア) 東九州自動車道並びに大隅縦貫道（申良鹿屋道路）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。</p> <p>(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。</p> <p>(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、バイパス及び環状道路等の整備を推進する。</p> <p>(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、ランプ・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。</p> <p>(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。</p>
<p>カ 高速道路等における事故防止対策の推進</p>	<p>(ア) 安全で円滑な自動車交通を確保するため、事故多発区間のうち緊急に対策を実施すべき箇所について、雨天、夜間等の事故要因の詳細な分析を行い、これに基づき、中央分離帯強化型防護さく、自発光式視線誘導標、高機能舗装、高視認性区画線の整備等を重点的に実施する。</p> <p>道路構造上往復に分離されていない非分離区間については、対向車線へのはみ出しによる重大事故を防止するため、ワイヤロープ等の設置を推進する。</p>

	<p>逆走及び歩行者、自転車等の立入り事案による重大事故防止のため、標識や路面標示等による対策の拡充に加え、産学官が連携した新しい技術として、錯視効果を応用した路面標示やセンサーによる検知・警告設備等の対策を実施するとともに、渋滞区間における追突事故防止を図るため、臨時情報板を含む情報板の効果的な活用を推進するほか、後尾警戒車等により渋滞最後尾付近の警戒を行う。</p> <p>(イ) 過労運転やイライラ運転を防止し、安全で快適な自動車走行に資するより良い走行環境の確保を図るため、本線拡幅やインターチェンジの改良、事故や故障による停車車両の早期撤去等による渋滞対策、休憩施設の混雑解消等を推進する。</p> <p>(ウ) 逆走による事故防止について広報紙等により広報、啓発を図り、事故防止対策を推進する。</p>
<p>キ 道路の改築等による交通事故対策の推進</p>	<p>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。</p> <p>(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、バイパスの整備と併せた道路空間の再配分、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。</p> <p>(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、横断歩道の塗りなおし等を推進する。</p> <p>(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。</p> <p>(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。</p> <p>(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。</p>
<p>ク 交通安全施設等整備の高度化</p>	<p>(ア) 交通実態に応じて、複数の信号機を局面・線的に連動させる集中制御下・プログラム多段系統計等の信号制御の改良を推進</p>

	<p>するとともに、擬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。</p> <p>(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。</p>
--	---

(4) 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 交通安全施設等の戦略的維持管理	<p>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、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。</p> <p>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。</p>
イ 歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進	<p>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「レーン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幼稚園や保育施設を利用する子どもを中心に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。</p> <p>また、自転車利用環境の整備、無電柱化の推進による歩行者・自転車の安全な通行空間の確保を推進する。</p>
ウ 幹線道路対策の推進	<p>幹線道路では事故危険箇所など、事故の発生割合の大きい区間において、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。</p>
エ 農道対策の推進	<p>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。また、現状において事故が多発している交差点等においても、交通事故原因の分析・検証に基づく交差点改良、信号機や道路標識の整備等の対策を推進する。</p>
オ IT化の推進による安全で快適な道路	<p>幹線道路において、交通の変動実態を的確に把握し、予想される交通量の変動に対応した信号制御を行うため、道路管理者等と協議</p>

環境の実現	<p>した上で集中制御化、プロファイル化、系統化、閑散時押しボタン化・半感応化、多現示化、右折感応化等の信号機の高度化を検討していく。</p> <p>自動運転技術の実用化に資する交通環境の構築のため、市、国、県が道路交通情報提供の共有を図りながら、安全で快適な道路環境の実現を図る。</p>
カ 道路交通環境整備への住民参加の促進	<p>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積極的に推進する。</p> <p>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。</p>
キ 会議等の活用	<p>国、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」やその下に設置される「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。</p>
ク 将来の交通流の変化を見据えた交通環境の整備	<p>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。</p>

(5) 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・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	<p>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。</p>
イ 安全で機能的な都市交通確保のための交通規制	<p>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・量の適切な配分・誘導を図る。</p> <p>また、路線バスなど大量公共交通機関の安全・優先通行を確保</p>

	<p>するための交通規制を積極的に推進する。</p>
ウ より合理的な交通規制の推進	<p>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。</p> <p>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どうかの点検及び見直しを推進する。</p> <p>また、駐車規制については、必要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。</p> <p>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。</p>

(6) 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	<p>クリーンかつエネルギー効率の高い持続可能な都市内交通体系の実現に向け、自転車の役割と位置付けを明確にしつつ、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。</p> <p>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、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道や自転車専用通行帯、歩道上での歩行者と自転車が通行する部分を指定する普通自転車の歩道通行部分の指定等を行い安全で快適な自転車利用環境を創出する。</p> <p>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、周辺の交通実態等を踏まえ、必要に応じて、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については、警察による取締りの強化を図り排除する。</p> <p>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</p>
--------------------	---

	<p>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を駐車できる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。</p>
イ 自転車等の駐車対策の推進	<p>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と高齢者、障害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。</p>

(7) ITS（高度道路交通システム）の活用

道路管理者等においては、最先端のIT等を用いて、人と道路と車とを一体のシステムとして構築し安全性、輸送効率及び快適性の向上を実現するとともに、渋滞の軽減等の交通の円滑化を通じて環境保全に寄与することを目的としたITS（高度道路交通システム）を推進し、市では推進される各種施策について、市民への情報提供等を行うよう努める。

ア 道路交通情報通信システムの整備	<p>安全で円滑な道路交通を確保するため、リアルタイムな渋滞情報、所要時間、規制情報等の道路交通情報を提供する道路交通情報通信システム（VICIS）の整備・拡充を推進するとともに、高精度な情報提供の充実及び対応車載機の普及を図る。</p> <p>また、より高精度な道路交通情報の収集・提供のため、光ビーコン、ETC2.0等のインフラの整備を推進する。さらにインフラから提供される情報を補完するため、リアルタイムの自動車走行履歴（プローブ）情報を含む広範な道路交通情報を集約・配信できるような道路環境の整備を推進していく。</p>
イ 新交通管理システムの推進	<p>最先端の情報通信技術等を用いて交通管理の最適化を図るため、光ビーコンの機能を活用してUTMSの開発・整備を行うことによりITSを推進し、安全・円滑かつ快適で環境負荷の低い交通社会の実現を目指す。</p>
ウ 交通事故防止のための運転支援システムの推進	<p>運転者に信号交差点への到着時における信号灯色等に関する情報を事前に提供することで、ゆとりある運転を促す信号情報活用運転支援システム（TSPS*）を始めとするUTMSの整備を行うことによりITSを推進する。</p>
エ ETC2.0の展開	<p>事故多発地点、道路上の落下物等の注意喚起等に関する情報を提供することで安全運転を支援する。また、収集した速度データや利用経路・時間データなど、多種多様できめ細かいデータを活用し、渋滞と事故を減らすなど道路を効果的に活用する取組を推進する。</p>
オ 道路運送事業に係る	<p>環境に配慮した安全で円滑な自動車の運行を実現するため、道路</p>

高度情報化の推進	運送事業においてITS技術を活用し、公共交通機関の利用促進を進める。
----------	------------------------------------

(8) 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、TDM（交通需要マネジメント）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に加え、交通情報提供の充実、時差出勤、相乗りの推進等により、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・空間的標準化を図るTDMの広報・啓発活動を行い、その定着を図りながら推進する。

特に、公共交通機関への転換による円滑な道路交通の実現を図るため、バス等の公共交通機関の確保・維持・改善を図るための施策を推進する。また、バス事業者による運行頻度・運行時間の見直し、乗り継ぎ改善等により、利用者の利便性の向上を図る。

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、県・市町村が中心となって地域のマスタープラン（地域公共交通計画）の策定を検討し、公共交通サービスの改善を進めるなど、公共交通機関利用の促進を図る。具体的には、道路交通混雑が著しい一部の道路について、バス専用・優先レーンの設定、ハイグレードバス停の整備、コミュニティバスの導人などバスの利用促進を図るための施策を推進する。また、バス等の公共交通機関の確保・維持・改善を図るための施策を推進することにより、利用を促進し、公共交通機関への転換による円滑な道路交通の実現を目指す。

さらに、バス事業者による運行頻度・運行時間の見直し、乗り継ぎ改善等により、利用者の利便性の向上を図るとともに、バス停までのアクセス確保のため、交通網の環境整備を促進する。

(9) 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	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>豪雨・積雪時等においても、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。</p> <p>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を図るように努める。</p>
イ 災害に強い交通安全施設等の整備	<p>地震、豪雨、積雪等による災害が発生した場合においても安全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。</p> <p>また、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</p>

	<p>防止のため、自動起動型信号機電源付加装置の整備を推進する。</p> <p>併せて老朽化した信号機、道路標識・道路標示等の計画的な更新を推進する。</p>
ウ 災害発生時における交通規制	<p>災害発生時は、被災地域への車両の流入抑制を行うとともに、必要に応じて緊急交通路を確保し、それに伴う混乱を最小限に抑えるため、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とともに、災害の状況や交通規制等に関する情報を交通情報板等により提供する。</p>
エ 災害発生時における情報提供の充実	<p>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把握し、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に資するために必要な交通監視カメラ、車両感知器、道路情報提供装置等の整備を推進するとともに、インターネットなど情報通信技術を活用した道路・交通に関する災害情報等の提供を推進する。</p>

(10) 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 きめ細かな駐車規制の推進	<p>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。</p>
イ 違法駐車対策の推進	<p>(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を推進する。</p> <p>(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、使用者責任を強力に追及する。</p> <p>(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。</p>
ウ 駐車場等の整備	<p>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。</p> <p>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。</p>
エ 違法駐車を排除しようとする気運の醸成・高揚	<p>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。</p> <p>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</p>

	違法駐車車両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	<p>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の駐車管理構想を見直し、自治会、地元商店街など地域の意見要望を十分に踏まえた駐車規制の点検・改善、道路利用者や関係事業者等による自主的な取組を促進する。</p> <p>また、道路管理者に対する路外駐車場や路上荷捌きスペース整備の働き掛け、違法駐車取締り、積極的な広報・啓発活動などハード・ソフト一体となった駐車対策を推進する。</p>

(11) 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（ICT）等を活用して、道路交通情報の充実を図ることが重要である。

市においては、道路管理者等において公表された道路交通情報等については、適時、可能な範囲で市民に対し提供するよう努める。

ア 情報収集・提供体制の充実	<p>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。</p> <p>また、ITS（高度道路システム）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道路交通情報通信システム（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。</p>
イ ITS（高度道路交通システム）を活用した道路交通情報の高度化（新項目）	<p>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の整備・拡充を積極的に図るとともに、VICS対応カーナビを活用し、渋滞回避支援や安全運転支援、災害時の支援に関する情報提供サービスを推進することにより、情報提供の高度化を図り、交通の分散による交通渋滞を解消し、交通の安全の円滑化を推進する。</p>
ウ 分かりやすい道路交通環境の確保	<p>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。</p> <p>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を推進するとともに、英語併記が可能な規制標識の整備、地図を活用した多言語標記の案内等により、国際化への対応に努める。</p>

(12) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

<p>ア 道路の使用及び占用の適正化等</p>	<p>(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、占有物件等の維持管理の適正化について指導する。</p> <p>(イ) 不法占有物件の排除等 道路交通に支障を与える不法占有物件等については、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、不法占有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。</p> <p>(ウ) 道路の掘り返しの規制等 道路の掘り返しを伴う占有工事については、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。</p>
<p>イ 休憩施設等の整備の推進</p>	<p>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、都市間の一般道路において追越しのための付加車線や休憩施設等の整備を推進する。</p>
<p>ウ 子どもの遊び場等の確保</p>	<p>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、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子どもの遊び場等の確保に努める。</p>
<p>エ 道路法に基づく通行の禁止又は制限</p>	<p>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。</p>
<p>オ 降灰除去活動の推進</p>	<p>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。</p>

3 交通安全思想の普及徹底

交通安全教育は、自他の生命尊重という理念のもとに、交通社会の一員としての責任を自覚し、交通安全意識と交通マナーの向上に努め、相手の立場を尊重し、他の人々や地域の安全にも貢献できる良き社会人を育成する上で、重要な意義を有している。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、交通事故を起こさ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り組みを推進する。

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、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。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認識させ、自転車運転者講習制度を踏まえ、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。

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生かし、互いに連携を取りながら地域ぐるみの活動を推進する。

(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	<p>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。</p> <p>幼稚園や保育施設においては、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とらえて交通安全教育を計画的かつ継続的に行う。</p> <p>これらを効果的に実施するため、紙芝居や視聴覚教材等の利用、親子での実習など、分かりやすい指導に努めるとともに、指導資料の作成、教職員の指導力の向上及び教材・教具の整備を推進する。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、年間を通して交通安全教室等の開催を促進する。</p>
-------------------	--

<p>イ 小学生に対する交通安全教育の推進</p>	<p>小学生に対する交通安全教育は、歩行者及び自転車の利用者としての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。</p> <p>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、学級活動・児童会活動・学校行事等の特別活動、総合的な学習の時間等を中心に、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。</p> <p>更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そ生法の実技講習会を実施する。</p> <p>関係機関・団体は、小学校において行われる交通安全教育の支援を行うとともに、小学生に対する補完的な交通安全教育の推進を図る。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、小学生に対し、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。</p> <p>また、交通安全指導員や交通安全ボランティア等による小学生に対する安全な行動の指導やその保護者を対象とした交通安全講習会等の開催を促進する。</p>
<p>ウ 中学生に対する交通安全教育の推進</p>	<p>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、思いやりを持って、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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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</p>

	<p>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。</p>
<p>エ 高校生に対する交通安全教育の推進</p>	<p>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。</p> <p>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、事故発生後の対応力を高めること等について、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測と回避、運転者の責任、応急手当等、事故発生後の対応について、理解度を高める。また、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。</p> <p>特に、二輪車・自動車の安全に関する指導については、高校生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高揚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。</p> <p>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。</p> <p>地域においても、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り、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。</p>
<p>オ 成人に対する交通安全教育の推進</p>	<p>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。</p> <p>運転免許取得時の教育は、自動車教習所における教習水準の一層の向上に努める。</p> <p>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、</p>

	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>このほか、運転免許証を取得し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ものとする。</p>
<p>カ 高齢者に対する交通安全教育の推進</p>	<p>高齢者に対する交通安全教育は、運転免許の有無等により、交通行動や危険認識、交通ルール等の知識に差があることに留意しながら、加齢に伴う身体機能の変化が歩行者又は運転者としての交通行動に及ぼす影響や運転者側から見た歩行者や自転車の危険行動を理解させる。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。</p> <p>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、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。</p> <p>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の開催とともに、社会教育の場面・福祉活動などの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。交通安全教育を受ける機会がなかった高齢者を中心とした取り組みとして、鹿屋市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。</p> <p>また、高齢運転者に対しては、高齢者講習及び更新時講習における高齢者学級の内容の充実に努めるほか、高齢者の交通安全意</p>

	<p>識の向上を図るため、老人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進に努める。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>
<p>キ 障害者に対する交通安全教育の推進</p>	<p>障害者に対しては、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して、障害の程度に応じた、きめ細かい交通安全教育を推進する。</p> <p>一方、障害者マークを貼付した車両への市民の理解度を高める。</p>
<p>ク 外国人に対する交通安全教育の推進</p>	<p>外国人に対し、我が国の交通ルールに関する知識の普及を目的として交通安全教育を推進する。</p> <p>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。</p>


(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、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。


(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	<p>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。</p> <p>県や市、警察署をはじめ、高齢者団体や町内会、PTAのほか、市の交通安全に関係する多様な主体で構成される鹿屋市交通安全運動推進協議会を中心に交通安全運動を展開する。</p> <p>交通安全運動の運動重点としては、子どもと高齢者の交通事故防止、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。</p> <p>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、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。</p>
イ 横断歩行者の安全確保	<p>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。</p> <p>また、歩行者に対しては、信号機のある横断歩道を渡るときは、その信号に従うといった交通ルールの周知を図る。</p> <p>さらに、歩行者は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、歩行者が自ら安全を守るための手上げ横断の交通安全教育等を推進する。</p>
ウ 自転車の安全利用の推進	<p>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の周知徹底を図る。</p> <p>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、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やスマートフォン等を操作しながらの運転や画面を注視しながらの乗車運転、イヤホン等を着用しての運転危険性等についての周知・徹底を図る。</p> <p>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、関係事業者</p>

	<p>の協力を得ながら、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、損害賠償責任保険へ加入することの重要性についての広報活動を活発化させながら、加入の加速化を図る。また、自転車運転者講習制度の適切な運用や「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。</p> <p>薄暮の時間帯から夜間にかけて自転車の重大事故が多発する傾向にあることを踏まえ、自転車の灯火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り、自転車関連の交通事故の抑止を推進する。</p> <p>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。</p> <p>幼児・小学生の保護者に対して、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ヘルメット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</p>
<p>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</p>	<p>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、市町村、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コンビンサーを用いた着用効果が実感できる参加・体験型の交通安全教育を推進するほか、あらゆる機会・媒体を通じて着用徹底の啓発活動等を展開する。</p> <p>※(令和元年の本県一般道の後部座席シートベルト着用率は、33.7%で全国平均40.3%を6.6ポイント下回っている。「警察庁と一般社団法人日本自動車連盟(JAF)の合同調査による」)。</p>
<p>オ チャイルドシートの正しい着用の徹底</p>	<p>チャイルドシートの着用効果及び正しい着用方法について、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着用の徹底を図る。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。</p> <p>また、着用推進シンボルマーク等を活用しつつ、幼稚園・保育施設、病院等と連携した保護者に対する効果的な広報啓発・指導の徹底を図る。</p> <p>※(令和元年のチャイルドシートの着用率は、68.9%で全国平均70.5%を1.6ポイント下回っている。「警察庁と一般社団法人日本自動車連盟(JAF)の合同調査による」)。</p>

 <p>着用推進シンボルマーク 「カチャピョン」</p>	<p>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の着用促進について、広報啓発に努める。</p> <p>また、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。</p> <p>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、たとえば、産婦人科や母子関連の機関、交通安全協会等の窓口を通じた正しい着用方法の周知徹底を推進する。</p>
<p>カ 反射材用品の普及促進</p>	<p>夕暮れ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や自発光式ライト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。また、関係機関・団体と協力し、反射材の視認効果、使用方法等について理解を深めるため、参加・体験・実践型の交通安全教育の実施を推進する。</p> <p>警察、官公庁、学校と協力し、夜光反射タスキの着用に向けた啓発活動を推進する。</p> <p>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。</p>
<p>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</p>	<p>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について、各種メディア、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。</p> <p>また、安全運転管理者や酒類製造・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積極的に行い、飲酒に寛容な市民全体の意識の変革を図る。</p>

<p>ク 農耕車の安全利用の推進</p>	<p>農業用トラクターや耕運機、運搬車等の農耕車による事故防止を図るために、運転者に対し作業機を装着・けん引した状態で公道を走行する際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。</p>
<p>ケ 効果的な広報の実施</p>	<p>交通安全に関する広報については、新聞、ラジオ、インターネット等の多様な広報媒体を活用して、交通事故等の実態を踏まえた交通の安全に関する広効果な広報を次の方針により行う。</p> <p>(ア) 家庭、学校、職場、地域等と一体となった広範なキャンペーン等を積極的に行い、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うことにより、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、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。</p> <p>また、運転中のスマートフォンの操作等の危険性について周知を図る。</p> <p>(イ) 県、市が発行する広報紙とともに、防災無線等を活用し、交通事故発生状況や各季交通安全運動の重点など、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、後部座席を含めた全ての座席の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、妨害運転や飲酒運転等の悪質・危険な運転の根絶する気運の高揚を図る。</p> <p>(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げを図る。</p> <p>(エ) 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」「トンネルライト点灯」の3（サン）ライト運動の定着を図る。</p>
<p>コ その他の普及啓発活動の推進</p> 	<p>(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、「高齢者交通安全の日（毎月15日）」の市民への周知を図るため交通キャンペーン等を推進する。</p> <p>また、高齢者交通安全マークの普及・活用を図るとともに、他の年齢層に高齢者の特性を理解させ、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</p>

<p>(高齢者交通安全マーク)</p> 	<p>める。</p> <p>(イ) 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。</p> <p>また、季節や気象の変化、地域の実態等に応じ、交通情報板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。</p> <p>(ウ) 駐車場における事故を防止するため、前向駐車推進（薔薇バラ駐車ストップ作戦）の周知・実践に関係機関・団体が連携して取り組む。</p> <p>(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、市の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。</p> <p>(オ) 衝突被害軽減ブレーキや自動運転等の先進技術について、高齢者が過信することなく使用してもらえるような情報を始め、自動車アセスメント情報や、安全装置の有効性、ドライブレコーダーの普及啓発、自動車の正しい使い方、点検整備の方法、交通事故の概況等に係る情報、交通事故の概況などの情報を総合的な安全情報として取りまとめ、自動車ユーザー、自動車運送事業者、自動車製作者などの情報の受け手に応じ適時適切に届けることにより、関係者の交通安全に関する意識を高める。</p>
---	--

(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。更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。併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、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。

4 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。更に、広報啓発等により、運転手に対し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。

今後の自動車運送事業の変化を見据え、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。

加えて、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。

<p>ア 運転免許を取得しようとする者に対する教育の充実</p>	<p>(ア) 自動車教習所における教習の充実</p> <p>自動車教習所の教習に関し、交通事故の発生状況、道路環境等の交通状況を勘案しつつ、教習カリキュラムの見直し・検討を進めるほか、教習指導員等の資質の向上、教習内容及び技法の充実を図り、教習水準を高める。</p> <p>また、教習水準に関する情報の市民への提供に努める。</p> <p>(イ) 取得時講習の充実</p> <p>原付免許、普通二輪免許、大型二輪免許、普通免許、準中型免許、中型免許、大型免許、普通二種免許、中型二種免許及び大型二種免許を取得しようとする者に対する取得時講習の充実に努める。</p>
<p>イ 運転者に対する再教育等の充実</p>	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>

ウ 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。
エ 高齢運転者対策の充実	<p>(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、講習予備検査（認知機能検査）に基づく高齢者講習においては、検査の結果に基づくきめ細かな教育に努める。</p> <p>(イ) 臨時適性検査の確実な実施 講習予備検査（認知機能検査）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。</p> <p>(ウ) 運転経歴証明書の広報 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運転経歴証明書の広報を推進する。</p> <p>(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。</p> <p>(オ) 高齢者運転免許証自主返納支援事業の活用 運転免許証を自主返納された高齢者に対し、バスＩＣカードやタクシー利用券、ばら園の無料入園券等を交付し、運転免許証の自主返納促進を図る。</p>
オ 後部座席を含めた全てのシートベルト、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	<p>後部座席を含めた全ての座席のシートベルト、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。</p> <p>また、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の充実を図る。</p>
カ 安全運転サポート車の普及啓発活動の促進	警察や自動車学校、サポカー販売業者等と連携を図りながら、高齢運転者交通事故防止講習会等を開催し、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（安全運転サポート車）の普及促進を図る。
キ 自動車運転代行業の指導育成等	自動車運転代行業の業務の適正な運営を確保し、交通の安全及び利用者の保護を図るため、自動車運転代行業者に対し、立入検査を行うほか、無認定営業、損害賠償措置義務違反、無免許運転等の違法行為の厳正な取締りを実施する。
ク 自動車運送業者等に従事する運転者に	自動車運送事業等の安全を確保するため、事業者に対し、高齢運転者等に適性診断を受診させる環境整備を行い、受診を積極的

対する適性診断の充実	に促進する。
ケ 悪質危険な運転者の早期排除等	行政処分制度の適正かつ効果的な運用により長期未執行者の解消に努めるほか、自動車等の安全な運転に支障を及ぼすおそれがある病気等にかかっていると疑われる者等に対する臨時適性検査等の迅速・的確な実施に努めるなど、危険な運転者の早期排除を図る。

(2) 適切な運転免許業務の推進

市民の立場に立ち適切な運転免許業務を行う。

(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。）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事故等の情報の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。

(4) 交通労働災害の防止等

交通労働災害防止のためのガイドラインの周知徹底を行うことにより、事業場における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。

(5) 道路交通に関連する情報の充実

ア 危険物輸送に関する情報提供の充実等	危険物の輸送時の事故による大規模な災害を未然に防止し、災害が発生した場合の被害の軽減に資する情報提供の充実等を図るため、イエローカード（危険有害物質の性状、処理剤及びその調達先等事故の際必要な情報を記載した緊急連絡カード）の携行、関係法令の遵守、乗務員教育の実施等について危険物運送事業者の指導を強化する。
イ 気象情報等の充実	道路交通に影響を及ぼす台風、地震等といった自然現象を的確に把握し、異常気象に係る警報・注意報・予報及び津波警報・注

	<p>意報並びに台風、大雨、地震、津波、火山噴火等の現象に関する情報の質的向上と適時・適切な発表及び迅速な伝達に努める。また、道路の路面状況等を収集し、道路利用者に提供する道路情報提供装置等の整備を推進する。</p>
--	--

5 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、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) 自動車アセスメント情報の提供等

自動車の安全装置の正しい使用方法、装備状況等の一般情報とともに、自動車の車種ごとの安全性に関する比較情報を公正中立な立場で取りまとめ、これを自動車使用者に定期的に提供する自動車アセスメント事業を推進する。また、チャイルドシートの普及啓発を行うほか、安全性能評価の強化について検討を行うとともに、製品ごとの安全性に関する比較情報等を、例えば、産婦人科や県、市窓口等を通じ、それを必要とする自動車ユーザーに正しく行き渡るようにすることにより、より安全なチャイルドシートの普及拡大を図る。

(2) 自動車の検査及び点検整備の充実

<p>(ア) 自動車点検整備の推進</p>	<p>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推進するなど、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。</p> <p>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。</p>
<p>(イ) 不正改造車の排除</p>	<p>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認識を高める。</p>

(3) 自転車の安全性の確保

子どもや高齢者にとって身近な交通手段である自転車が快適に利用できる道路環境の整備の推進を図る。

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、自転車利用者に対し、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。

近年、自転車の運転手が加害者となり、高額な賠償請求をされるケースもあることから、賠償責任を負った際の支払い原資を担保するため損害賠償責任保険等の全員加入に向けた広報啓発に努める。

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。

6 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、死亡事故など重大事故に直結する悪質性・危険性、迷惑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、事故原因の徹底究明を求める市民意識の高まり等を踏まえ、各種の交通犯罪及び交通事故事件捜査を適正かつ迅速に行うため、捜査の合理化並びに初動捜査及び科学的捜査の充実強化を図る。

さらに、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

ア 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推進する。
イ 高速道路における指導取締りの強化等	高速道路においては、重大な違反行為はもちろんのこと、軽微な違反行為であっても重大事故に直結するおそれがあることから交通の指導取締り体制の整備に努め、交通流や交通事故発生状況等の交通の実態に即した効果的な機動警ら等を実施することにより、違反の未然防止及び交通流の整序を図る。
ウ 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) 交通事故事件等に係る適正かつ緻密な捜査の一層の推進

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。

(3) 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、交通秩序の確保とともに、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、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 暴走族に対する指導取締りの強化	暴走族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、暴走族に対する指導取締りの強化を図る。
エ 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、「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。 その他、違法行為を敢行する旧車会（暴走族風に改造した旧型の自動二輪車等を運転する者のグループ）に対する実態把握を徹底し、把握した情報を関係都道府県間で共有するとともに、不正改造等の取締りを強化するなどの的確な対応を推進する。

7 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、救急現場又は搬送途上において、医師、看護師、救急救命士、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

<p>ア 救助体制の整備・拡充</p>	<p>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。</p>
<p>イ 多数の負傷者発生時における救助・救急体制の充実</p>	<p>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、連絡体制の整備及び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。</p>
<p>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促進</p>	<p>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、普及啓発活動を促進する。</p> <p>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、消防署、保健所等の関係機関においては、心肺蘇生法に関する基準等の応急手当の知識・実技の普及を図るため、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し、これに併せて「市民救命士のいる事業所」認定の向上に努める。</p> <p>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、更新時講習等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。</p> <p>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。</p>
<p>エ 救急救命士の養成・配置等の促進</p>	<p>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</p>

	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 消防・防災ヘリコプターによる救急業務の推進	ヘリコプターは、事故の状況把握、負傷者の救急搬送に有効であることから、ドクターヘリとの相互補完体制を含めて、救急業務におけるヘリコプターの積極的活用を推進する。
キ 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。
ク 高速道路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（以下「高速道路株式会社」という。）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。
ケ 現場急行システムの整備	緊急車両が現場に到着するまでのレスポンスタイムの縮減及び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）の整備を推進する。
コ 緊急通報システムの整備	交通事故等緊急事態発生時における負傷者の早期救出及び事故処理の迅速化のため、GPS技術を活用し、事故発生時に車載装置・携帯電話を通じてその発生場所の位置情報を通報することで、緊急車両の迅速な現場急行を可能にする緊急通報システム（HELP）の普及や事故自動通報システム（ACN）の格段の普及と高度化を図るために必要な環境整備に努める。

(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救急医療用ヘリコプター（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。

8 被害者支援の充実と推進

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、精神的にも及び経済的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。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、道路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、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。

(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、掛け忘れ等への注意を広報活動等を通じて広く市民に周知するとともに、街頭における指導取締まり、無保険（無共済）車両の運行の防止を徹底する。

<p>ア 無保険（無共済） 車両対策の徹底</p>	<p>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とともに、街頭における監視活動等による注意喚起を推進し、無保険（無共済）車両の運行の防止を徹底する。</p>
<p>イ 任意の自動車保険 （自動車共済）の広 報・啓発等</p>	<p>自賠責保険（自賠責共済）とともに、重要な役割を果たしている任意の自動車保険（自動車共済）は、自由競争のもと、補償範囲や金額、サービスの内容も多様化してきており、交通事故被害者等の救済に大きな役割を果たしているが、被害者救済等の充実に対するための広報・啓発を引き続き推進する。</p>

(2) 損害賠償の請求についての援助等

<p>ア 交通事故相談活動 の推進</p>	<p>(ア) 大隅地域振興局に設置された交通事故出張相談所等を活用し地域における交通事故相談活動を推進する。 交通事故相談所等は、関係機関、団体等と連携し、円滑かつ適正な相談活動を推進する。 (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、相談員の資質向上を図る。 (ウ) 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等により交通事故相談活動の周知徹底を図り、交通事故当事者に対し、広く相談の機会を提供する。</p>
---------------------------	--

イ 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、法務局と連携し、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) 交通事故被害者等支援の充実強化

ア 交通事故被害者等支援の充実強化	被害者救済対策事業等については、今後も各事業の内容の見直しを図りつつ、社会的必要性の高い事業を充実していく。 また、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、交通遺児育成基金の行う交通遺児育成のための基金事業及び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充実を図る。
イ 交通災害共済事業の継続・効率化	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、市民への周知を図り加入促進を推進する。
ウ 交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進	交通事故被害者等の支援の充実を図るため、自助グループの活動等に対する支援をはじめとした施策を推進する。 交通事故被害者等の心情に配慮した相談業務を警察の交通課、交通安全協会、交通安全活動推進センター、検察庁の被害者支援員等により推進するとともに、大隅地域振興局や民間の犯罪被害者支援団体等との連携強化を図っていく。

9 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マイクロデータの充実を通じた道路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、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6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の主体的な運動として構築していくため、多様な主体が参加する鹿屋市交通安全運動推進協議会を中心に、本計画及び鹿屋市交通安全対策会議の方針のもと、各期の交通安全運動を中心に積極的な活動を展開する。

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。

○ 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。

附 則

- 1 この条例は、平成18年1月1日から施行する。

○ 鹿屋市交通安全対策会議委員

鹿屋市長

国土交通省大隅河川国道事務所長

鹿児島県大隅地域振興局長

鹿児島県大隅教育事務所長

鹿児島県鹿屋警察署長

大隅肝属地区消防組合消防長

鹿屋市教育長

鹿屋市保健福祉部長

鹿屋市建設部長

鹿屋市市民生活部長

○ 鹿屋市交通安全対策会議企画員

鹿屋市市民生活部長

国土交通省大隅河川国道事務所道路管理課長

大隅地域振興局総務企画課長

大隅地域振興局土木建築課長

大隅教育事務所指導課長

鹿屋警察署交通課長

大隅肝属地区消防組合中央消防署長

公益財団法人鹿屋市交通安全協会事務局長

鹿屋市地域活力推進課長

鹿屋市福祉政策課課長

鹿屋市子育て支援課長

鹿屋市高齢福祉課長

鹿屋市道路建設課長

鹿屋市教育委員会学校教育課長

鹿屋市安全安心課長

第11次鹿屋市交通安全計画

令和3年 月

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)

〒890-8501

鹿屋市共栄町20番1号

TEL 0994-42-3111