

第 1 2 次

さつま町交通安全計画

(令和 8 年度～令和 12 年度)



さつま町
さつま町交通安全対策会議

目 次

I	計画の基本的事項	1
1	計画策定の背景	1
(1)	経緯	1
(2)	現状	1
(3)	計画の必要性	1
2	計画の位置付け	1
3	計画期間	1
4	基本理念	1
II	施策の展開	2
第1章	道路交通の現状と目標	2
第1節	道路交通事故の現状	2
第2節	道路交通を取り巻く状況の展望	2
第3節	交通安全計画における目標	2
第2章	道路交通安全についての対策	3
第1節	今後の道路交通安全対策を考える視点	3
◎	最重点 高齢者及びこどもの安全確保	3
◎	重点	4
1	歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上	4
2	生活道路における安全確保	4
3	町民自らの意識改革による交通安全意識の高揚	4
第3章	講じようとする施策	5
第1節	高齢者交通安全対策の充実・強化	5
1	高齢者交通事故の現状	5
2	高齢者交通安全対策	6
3	高齢者の交通手段の確保	6
第2節	道路交通環境の整備	6
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	6
(1)	生活道路における交通安全対策の推進	6
(2)	通学路等の歩道整備の推進	6
(3)	高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備	7
2	交通安全施設等整備事業の推進	7
(1)	ガードレール・ロードミラー等の整備	7
(2)	中央線などの区画線の補修	7
(2)	農道対策の推進	7
(3)	道路交通環境整備への住民参加の促進	7
(4)	信号機や規制標識の設置を考慮した道路の整備	7
3	交通安全に寄与する道路交通環境の整備	7
(1)	道路の使用及び占用の適正化等	7

(2) 不法占用物件の排除等	8
第3節 交通安全思想の普及徹底	8
1 未就学児に対する交通安全教育	8
2 小学生に対する交通安全教育	8
3 中学生に対する交通安全教育	8
4 高校生に対する交通安全教育	9
5 成人に対する交通安全教育	9
6 高齢者に対する交通安全教育	9
7 外国人に対する交通安全対策及び交通安全教育	9
第4章 交通安全運動の推進	10
第1節 交通安全に関する普及啓発活動の推進	10
1 交通安全運動の重点目標	10
2 交通安全運動の実施	10
3 効果的な広報の実施	10
4 交通災害共済制度への加入促進	10
第2節 交通安全に関する関係団体等の主体的活動の推進	10
1 関係団体等の主体的活動の推進	10
2 交通安全専門指導員の活動の強化	11
3 交通少年団の活動強化	11

資料編

1 過去10年間における交通事故発生状況	12
2 車種別自動車保有車両数の推移	12
3 事故類型別発生状況	13
4 第一当事者の違反別状況	13
5 路線別・道路形状別交通事故発生状況	14
6 過去5年間の交通安全施設整備状況	15
7 交通災害共済制度の加入状況	16

I 計画の基本的事項

1 計画策定の背景

(1) 経緯

本町の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）の規定に基づき、昭和 46 年度以降 11 次にわたる交通安全計画を策定し、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。

(2) 現状

本町における交通事故の現況は、人身事故件数は近年減少傾向にあるが、物件事故件数は増加傾向にあり、運転免許保有者の高齢化に伴い高齢者の関係する事故の割合が増加傾向にある。今後人口の減少に伴い、町民の車両保有台数は減少が見込まれるが、本町の高齢化率が 43.3% と高いことから、当面の「車社会」及び「高齢化社会」の更なる進展により、今後、人身事故件数が増加に転じる可能性もある。

(3) 計画の必要性

このような状況から、交通事故の防止は従来にも増して関係機関・団体、更には町民一人ひとりが全力を挙げて取り組まなければならない緊急かつ重要な課題であり、引き続き人命尊重の理念のもと、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、このような観点から交通安全対策基本法第 26 条第 1 項の規定に基づき、道路交通の安全に関し、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。

この交通安全計画に基づき、本町においては交通の状況や地域の実態に即して交通の安全に関する施策を具体的に定め、これを強力に実施するものとする。

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 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

Ⅱ 施策の展開

第1章 道路交通の現状と目標

第1節 道路交通事故の現状

第11次交通安全計画（令和3年度～令和7年度）における交通事故の状況は、最少の年間死者数は0人（令和4年、令和6年）で、人身事故件数は令和7年の13件が最少となっている。負傷者数は令和7年の12名が最少であり減少しているが、令和7年は交通死亡事故が2件発生しており、第10次計画期間に比べ死者数は増加している。

鹿児島県内における近年の交通死亡事故の発生状況をみると、65歳以上の高齢者の死者数が高水準で推移しており、平成15年から23年連続で全死者数の過半数を超えており、令和7年は7割を超えている。

本町交通網の特徴は、国道3路線が中心部で交差していることや、令和6年3月には、国道504号（北薩横断道路）広瀬道路が、令和8年3月には、町道川口平川線「海老川大橋（えがわおおはし）」が開通したことにより、町内の道路環境は変化している。このような状況下で本町における高齢化率は43.3%（令和7年8月現在）を超えており、県下の状況を勘案すると、今後も高齢者の関係する事故の増加が危惧されるところである。

第2節 道路交通を取り巻く状況の展望

本町の道路交通を取り巻く環境は、交通死亡事故の当事者となる比率の高い高齢者人口の増加、なかでも高齢者の運転免許保有者の比率の増加が見込まれ、道路交通にも大きな影響を与えるものと考えられる。また、高齢者が多く利用する電動車の普及も進んでいることから、事故の増加が懸念されるところである。

第3節 交通安全計画における目標

本計画の目標は、交通事故のない社会を達成することであるが、本町においては、年間の死者数をゼロとすることを目標とする。

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

本計画における最大の目標は、死者数ゼロの達成であるが、各種交通安全対策を実施するにあたり、人身事故発生件数の減少と負傷者数の減少にも一層取り組むこととし、次に掲げる諸施策を総合的かつ強力に推進する。

【参考】第11次計画期間中の推移と第12次計画目標

人身事故発生件数18件以下、負傷者数20人以下を目指すものとする。（第11次計画期間中の平均より約2割減少）

区 分	第10次 計画平均	第11次 計画目標	令和3年	令和4年	令和5年	令和6年	令和7年	第11次 計画平均	減少率	第12次 計画目標
人身事故	55	45	35	28	21	17	13	22.8	△ 22.2	18
死者数	0.4	0	1	0	1	0	2	0.8	—	0
負傷者数	67.2	55	38	28	28	17	12	24.6	△ 30.4	20

第2章 道路交通安全についての対策

第1節 今後の道路交通安全対策を考える視点

近年、道路交通事故による死者数は減少傾向であることから、これまで交通安全計画に基づき実施されてきた施策には、一定の効果があったものと考えられる。

しかしながら、安全不確認、脇見運転、動静不注視等の安全運転義務違反に起因する死亡事故が依然として多い状況である。

また、スマートフォン等の普及に伴い、運転中の「ながらスマホ」による事故は増加傾向にあり、深刻な課題となっている。

このため、従来の交通安全対策を基本としつつ、経済社会情勢、交通情勢の変化等に対応し、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ものとする。今後対策を実施していくにあたっては、特に次のような視点を重視して対策の推進を図っていく必要がある。

◎ 最重点

高齢者及びこどもの安全確保

交通事故による死者の中で、高齢者の占める割合が極めて高いこと、今後も高齢化は急速に進むことを踏まえると、本町においても高齢化率が極めて高いことから、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と交通ルールの理解度を高める必要がある。

また、少子化の進行が深刻さを増している中で、安心してこども産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である。国全体において、こどもの交通事故死者数は令和2年まで減少傾向となっていたが、近年はほぼ横ばいで推移しており、次代を担うこどもの安全を確保する観点から、こどもが日常的に集団で移動する経路や通学路等のこどもが移動する経路において、横断歩道の設置や適切な管理、歩道の整備等の安全・安心な歩行空間の整備を推進する。

高齢者が歩行及び自転車等を交通手段として利用する場合については、歩道の整備や生活道路の対策、高齢者の特性を踏まえた交通安全教育や見守り活動などのほか、地域の状況に適った自動運転サービス等の活用なども重要となると考えられる。高齢者が運転する場合の安全運転を支える対策については、身体機能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。

◎ 重点

1 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上

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。

このような情勢等を踏まえ、人優先の考えのもと、通学路、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、歩行者の安全確保を図る対策を推進していく必要がある。

また、自転車については、ヘルメットの着用義務（高校生以上は努力義務）、自転車損害賠償責任保険等の加入義務などについて規定したかごしま県民のための自転車の安全で適正な利用に関する条例「かごしま自転車条例」の広報啓発にも取り組む。

さらに、令和8年4月より、自転車利用者の信号無視やながらスマホなどの交通違反をした場合の交通反則通告制度（青切符）が導入されることから、制度の周知を図り、自転車の交通ルールに関する理解を深め、自転車利用者を始めとする道路利用者の自転車に関する安全意識の醸成を図る。

2 生活道路における安全確保

生活道路においては、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、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、「生活道路は人が優先」という意識を町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、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、生活道路における安全な走行方法の普及、幹線道路を通行すべき自動車の生活道路への流入を防止するための対策等を推進していく必要がある。

また、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ることから、関係機関と連携した広報啓発等を実施する。

3 町民自らの意識改革等による交通安全意識の高揚

交通社会に参加する全ての町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。特に鹿児島県の後部座席シートベルト着用率は、全国的にも極めて低水準（令和7年における一般道路での後部座席シートベルト着用率は35.7%と全国で6番目に低い）であり、交通安全意識が低いと考えられる。

これらの状況を踏まえ、交通安全教育や交通安全に関する広報・啓発活動を

一層充実する必要があるが、一方的な情報提供や呼び掛けでは効果は限定的であることから、町民が自ら安全で安心な交通社会を構築していこうとする前向きな意識を持つようになることが重要である。

このため、住民が家庭をはじめ、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仕組みづくりが求められている。

第3章 講じようとする施策

第1節 高齢者交通安全対策の充実・強化

1 高齢者交通事故の現状

鹿児島県における交通死亡事故は、高齢者が占める割合が極めて高く、また、今後も高齢化が一層進むことを踏まえると、高齢者が安全に、かつ、安心して外出や移動できる交通社会の形成と交通ルールを理解度を高める必要がある。

本町の高齢化率は、43.3%と県内でも高水準にあり、本計画期間内における高齢者人口、高齢免許保有者数ともに高い比率で推移することが予想されることから、高齢者が被害者となる交通事故や高齢運転者が第一当事者（交通事故の主な原因を発生させたほうの当事者）となる交通事故も増加することが懸念される。

【高齢者と高齢免許保有者】（高齢者は65歳以上の者）

	町人口	高齢者数	高齢免許保有数	保有率
令和7年12月31日	18,290人	7,972人	5,678人	71.2%

※町人口、高齢者数は町民環境課の住民基本台帳人口による。高齢免許保有数はさつま警察署からの提供（ただし、マイナ保険証が始まったことによる免許システムの変更により、数値は多少前後する可能性があるとのことで、あくまで参考値である）

【高齢者の事故の推移】

区分	令和03年	令和04年	令和05年	令和06年	令和07年
発生件数	35	28	21	17	13
うち高齢者	20	19	10	7	9
割合（%）	57.1%	67.9%	47.6%	41.2%	69.2%
死者数	1	0	1	0	2
うち高齢者	1	0	1	0	2
割合（%）	100.0%	0.0%	100.0%	0.0%	0.0%
負傷者数	38	28	28	17	12
うち高齢者	23	11	12	5	3
割合（%）	60.5%	39.3%	42.9%	29.4%	25.0%

【高齢者が第一当事者となった交通事故の推移】

区分	令和 03 年	令和 04 年	令和 05 年	令和 06 年	令和 07 年
発生件数	15	14	9	5	6
死者数	1	0	1	0	2
負傷者数	19	14	14	5	6

2 高齢者交通安全対策

このようなことから、本町においては、高齢者の交通事故防止を最重要課題として捉え、道路交通環境の整備や地域に密着した交通安全活動の推進、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。

さらに、関係機関、団体等が連携を強化し、各種講習会や道路診断などの事故防止施策に対する高齢者の参加を促進させる。

3 高齢者の交通手段の確保

高齢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返納制度は有効な施策であることから、これらの制度の利用促進を図るとともに、運転免許証を自主返納した者への交通手段を確保するため、コミュニティバスや乗合タクシーの周知、利用促進に努める。

第2節 道路交通環境の整備

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挙げてきた交通安全対策は、主として「車中心」の対策であり、歩行者の視点に立った道路整備や交通安全対策は依然として十分でなく、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。そのため、生活道路等における「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、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、安全な道路交通環境を形成することとする。

(1) 生活道路における交通安全対策の推進

令和8年9月より、生活道路（ここでいう「生活道路」とは、主に地域住民の日常生活に利用されるような、中央線などが無い道路のことをいう）における自動車の法定速度が、60km/h から 30km/h へ引き下げられることから、運転手に対する制度の啓発を図るとともに、生活道路において、県公安委員会と道路管理者が連携し、自動車の速度の抑制、道路の形状や交差点の存在の運転者への明示、歩行者と車それぞれの通行区分の明示等を進め、歩行者と車が共存する安全で安心な道路空間を創出するための取組みを推進する。

(2) 通学路等の歩道整備の推進

小学校や中学校、教育・保育施設に通うこどもの安全を確保するため、通学

路等の歩道整備やガードレールの設置等を積極的に推進する。

(3) 高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備

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・勾配の改善を推進していく。

2 交通安全施設等整備事業の推進

交通の安全を確保する必要がある道路について、第6次社会資本整備重点計画（令和8年1月16日閣議決定）等に基づき、県公安委員会及び道路管理者が連携し、事故実態の調査・分析を行い、次の方針により計画的かつ重点的に交通安全施設等を整備することにより、交通環境を改善し、交通事故の防止と交通の円滑化を図る。

(1) ガードレール・ロードミラー等の整備

カーブ半径の小さい箇所及び道路幅員の狭い箇所等において、事故の発生を未然に防止するためのガードレール、ロードミラー等の整備を図る。また、経年劣化及び道路改良工事などにより道路標示が不鮮明になった箇所について、補修を適切に行っていくこととする。

(2) 中央線等の区画線の補修

長年の道路使用による経年劣化により、中央線などの区画線が不鮮明な道路が多いため、自動車が安全な通行を行えるように、区画線の補修を適切に行っていくこととする。

(3) 農道対策の推進

農道では、道路整備計画段階から交通安全面での関係機関協議を行い、事故防止対策を実施する。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、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について関係機関と協議し、各種対策を推進する。

(4) 道路交通環境整備への住民参加の促進

安全な道路交通環境の整備にあたっては、道路を利用する人の視点を生かすことが重要であることから、地域住民や道路利用者の主体的な参加のもと、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。

(5) 信号機や規制標識の設置を考慮した道路の整備

新設道路や道路改良が実施されると、交通量や交通流が大きく変化し、将来信号機の設置など種々の交通安全施設の整備が必要になってくる場合があることから、信号柱・標識柱の建柱場所や歩行者滞留スペースの確保などについて事前協議の段階から道路管理者と交通管理者の相互において十分な調整を行い、最適な交通環境の整備を図る。

3 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

(1) 道路の使用及び占用の適正化等

工作物の設置、工事等による道路の使用及び占用の許可にあたっては、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。
- (2) 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、積極的に指導を行うとともに、不法占用等の防止を図るための啓発活動を沿道住民等に対し積極的に行うものとする。

第3節 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、人の成長過程に合わせ、生涯にわたる学習を促進して町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。このため、未就学児から成人に至るまで、心身の発達段階やライフステージに応じた段階的かつ体系的な交通安全教育を行うとともに、高齢化が進展する中で、高齢者自身の交通安全意識の向上を図るほか、他の世代に対しても高齢者の特性を知り、その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。

1 未就学児に対する交通安全教育

未就学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。

教育・保育施設においては、紙芝居や視聴覚教材等を利用した分かりやすい指導に努めるとともに、横断歩道の渡り方など実践型の交通安全教育を計画的に進める。

2 小学生に対する交通安全教育

小学生に対する交通安全教育は、心身の発達段階や地域の実情に応じて、歩行者及び自転車利用者として必要な技能と知識を習得させるとともに、道路及び交通状況に応じて、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。低学年においては、「安全な歩行と横断」特に路上への飛び出し、車の直前・直後の横断、中高学年には「自転車の安全な乗り方とルール」について指導する。

3 中学生に対する交通安全教育

中学生に対する交通安全教育は、日常生活における交通安全に必要な事柄、特に自転車で安全に道路を通行するために必要な技能と知識（ルールや運転マナー）を十分に習得させるとともに、道路を通行する場合は思いやりを持って、自己の安全ばかりでなく他の人々の安全にも配慮できるようにすることを目標とする。指導にあたっては、小学校での指導を発展させ、学校教育活動全体を通じて、歩行者としての心得、通学時等での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、応急手当等について交通安全教育を実施する。

4 高校生に対する交通安全教育

高校生に対する交通安全教育は、日常生活における交通安全に必要な事柄、特に二輪車の運転者及び自転車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健全な社会人を育成することを目標とする。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。

5 成人に対する交通安全教育

成人に対する交通安全教育は、自動車等の安全運転の確保の観点から、運転者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、地区交通安全協会や安全運転管理者が実施する交通安全教育を中心に交通安全意識の高揚を図る。また、社会人を対象とした学級・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・団体等による活動を推進する。

6 高齢者に対する交通安全教育

高齢者に対する交通安全教育は、加齢に伴う身体機能の変化が歩行者又は運転者としての交通行動に及ぼす影響を理解させるとともに、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必要な実践的技能及び交通ルール等の知識を習得させることを目標とする。

高齢者に対する交通安全教育を推進するため、高齢者サロン、老人クラブなどで交通安全教室を開催するとともに、自動車教習所の協力を得て参加体験型交通安全教室への参加を促す。また、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。特に交通安全教育を受ける機会のなかった高齢者に対し、高齢者と日常的に接する機会の多い民生委員や在宅福祉アドバイザー等による助言が行われるよう努めるとともに、反射材の活用など交通安全用品の普及にも努める。

電動車いすを利用する高齢者に対しては、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、安全利用に向けた交通安全教育の実践的な指導を行うものとする。

7 外国人に対する交通安全対策及び交通安全教育

本町における在留外国人等が近年増加しており、自転車による通勤などを行っている外国人は多数存在している。また、国内においては日本の運転免許を保有する外国人も増加しており、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が伴う交通事故も発生している。

このような状況で、外国人の歩行者や自転車、特定小型原動機付自転車等の利用者に対して、母国との交通ルールの違い等を理解できるよう、外国人を雇用する企業などと連携し、国が作成した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ことで、交通ルール等についての理解を促進し、交通安全への意識変容を図ることを目標とする。

第4章 交通安全運動の推進

第1節 交通安全に関する普及啓発活動の推進

町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、交通事故のない安全で安心して住める町を築くため、関係機関と連携して次に掲げる事項を町民総ぐるみで推進する。

1 交通安全運動の重点目標

交通安全運動の重点として、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、飲酒運転の根絶、農耕車の安全利用の推進等を目標とする。

2 交通安全運動の実施

交通安全運動の実施にあたっては、関係機関・団体等と連携し、各季の交通安全運動期間を中心に住民本位の運動として展開されるよう、事故実態、住民ニーズ等を踏まえた交通安全町民運動を展開する。

3 効果的な広報の実施

交通安全に関する広報は、交通事故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のものとし、実効のあがる広報を行うものとする。特に交通安全に果たす家庭の役割は極めて大きいことから、町広報誌、町ホームページ、防災行政無線やSNSなどの広報媒体を積極的に活用し、家庭に浸透するきめ細かな広報の充実に努め、こどもや高齢者を交通事故から守るとともに、飲酒運転やながらスマホによる運転などの、悪質な違反運転を追放する。また、交通安全運動期間中においては、河川事務所の電光掲示板の活用や町広報車による巡回広報を行うものとする。

さらに、高齢者の交通事故防止に関する意識を高めるため、毎月15日を「高齢者交通安全の日」と定め、関係機関が連携を強化し、広報啓発活動を推進する。

4 交通災害共済制度への加入促進

鹿児島県市町村総合事務組合が運営する交通災害共済制度は、交通事故で死傷した場合、見舞金を支給する制度である。安価な掛金で、年齢に関係なく加入できる制度であるが、年々加入率が低下しているため、より一層の制度周知を図り、加入率向上を目指すものとする。

第2節 交通安全に関する関係団体等の主体的活動の推進

1 関係団体等の主体的活動の推進

交通安全は、住民の安全意識により支えられていることから、住民自らが交通安全に関する意識改革を進めることが重要である。このため、交通安全に関する関係行政機関及び各種団体で組織されている交通安全運動の推進母体であるさつま町交通安全町民運動推進協議会を効果的に運営し、交通安全思想の普及徹底

に努めるものとする。

2 交通安全指導員の活動強化

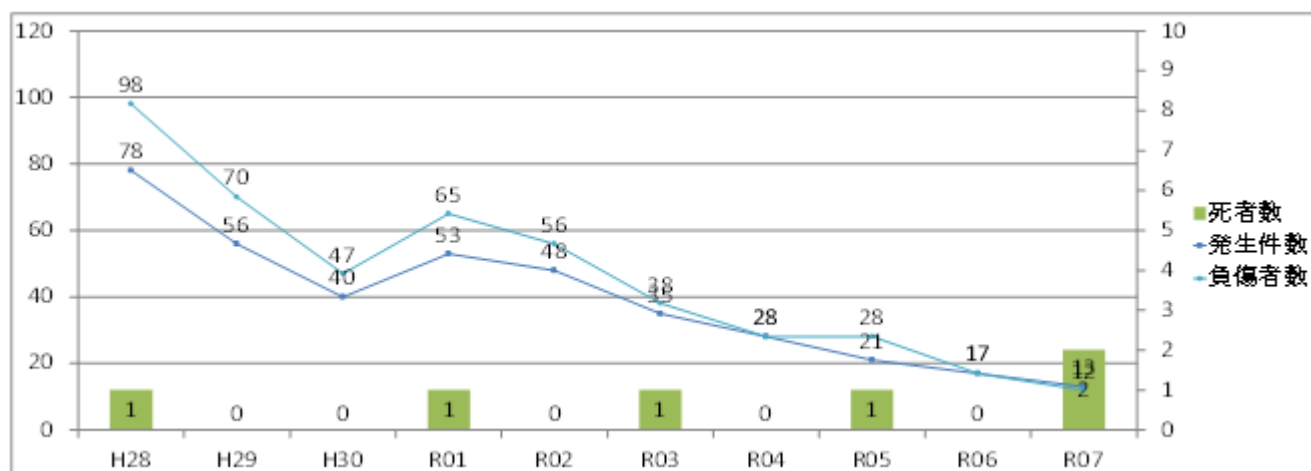
町が配置している交通安全指導員を活用し、関係機関、団体との連携のもと交通教室を実施している。今後も引き続き、地域、学校等に対して交通安全の専門的かつ有効な対策を積極的に行い、交通安全に対する住民の意識の高揚を図る。

3 交通少年団の活動強化

幼少期から交通安全に関する意識の高揚を図る目的で設立している盈進小学校の5、6年生で組織する交通少年団は、毎月屋地交差点で街頭指導を行っており、同級生や下級生、朝通勤するドライバーに対する啓発効果がある。令和6年度に結成50周年を迎えた当団体について、今後とも活動の強化と団員の交通安全に関する学習の強化に努める。

【資料編】

1 過去10年間における交通事故発生状況



区 分		H28	H29	H30	R01	R02	R03	R04	R05	R06	R07
発生 件数	実数	78	56	40	53	44	35	28	21	17	13
	指数	100%	71.8%	51.3%	67.9%	56.4%	44.9%	35.9%	26.9%	21.8%	16.7%
死者 数	実数	1	0	0	1	0	1	0	1	0	2
	指数	100%	0%	0%	100%	0%	100%	0%	100%	0%	200%
傷者 数	実数	98	70	47	65	56	38	28	28	17	12
	指数	100%	71.4%	47.9%	66.3%	57.1%	38.8%	28.6%	28.6%	17.3%	12.2%

※指数は平成28年度を100とした場合の指数

2 車種別自動車保有車両数の推移

区 分	令和3年度末	令和4年度末	令和5年度末	令和6年度末
貨物用	1,317	1,337	1,319	1,288
乗合用	24	24	26	27
乗用	6,541	6,453	6,423	6,387
特種用	392	398	400	401
小型二輪	352	371	382	382
軽自動車	11,184	11,070	10,942	10,822
合 計	19,810	19,653	19,492	19,307
人口	21,483	21,141	20,774	20,348
一両当たり人口比	1.08	1.08	1.07	1.05

※九州運輸局・（一財）自動車検査登録情報協会・（一社）全国軽自動車協会連合会からの提供による。

3 事故類型別発生状況（令和7年中）

事故類型		件 数		死 者		傷 者	
			構成比		構成比		構成比
人対車両	対面通行中	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
	横断歩道横断中	1	7.7%	0	0.0%	1	8.3%
	その他横断中	0	0.0%	0	0.0%		0.0%
	その他	1	7.7%	1	50.0%		0.0%
	小計	2	15.4%	0	0.0%	1	8.3%
車両相互	正面衝突	2	15.4%	1	50.0%	2	16.7%
	追突：進行中	0	0.0%	0	0.0%		0.0%
	追突：その他	3	23.1%	0	0.0%	3	25.0%
	出会頭	2	15.4%	0	0.0%	2	16.7%
	右左折時	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
	追越し追抜き時	1	7.7%	0	0.0%	1	8.3%
	その他	2	15.4%	0	0.0%	2	16.7%
	小計	10	76.9%	0	0.0%	10	83.3%
車両単独	工作物衝突	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
	駐車車両衝突	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
	路外逸脱	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
	転倒	1	7.7%	0	0.0%	1	8.3%
	小計	1	7.7%	0	0.0%	1	8.3%

4 第一当事者の違反別状況（令和7年中）

事故原因	発生件数	構成比
信号無視	1	7.7%
通行区分	2	15.4%
最高速度	0	0.0%
追越し違反	0	0.0%
右左折違反	0	0.0%
優先通行妨害	0	0.0%
交差点安全通行	1	7.7%
横断歩行者妨害	1	7.7%
徐行場所違反	0	0.0%
一時不停止	0	0.0%
飲酒運転	0	0.0%
過労運転	0	0.0%
安全運転義務違反	7	53.8%
自転車通行方法違反	0	0.0%
その他	1	7.7%
合 計	13	100.0%

5 路線別・道路形状別交通事故発生状況（令和7年中）

道路種別	路線 本数	町内における 実延長 (m)	構成比	令和7年中交通事故発生件数			
				発生件数		死者数	傷者数
				件数	構成比		
国道（A）	3	86,212	8.9%	4	52.3%	0	4
国道267号	1	26,437	2.7%	3	27.3%	0	3
国道328号	1	17,007	1.8%	0	11.4%	0	0
国道504号	1	42,768	4.4%	1	13.6%	0	1
県道（B）	17	84,638	8.8%	0	4.5%	0	0
主要地方道	2	8,898	0.9%	0	0.0%	0	0
一般県道	15	75,740	7.9%	0	4.5%	0	0
町道（C）	1,182	795,392	82.3%	9	43.2%	2	8
一級	36	95,110	9.8%	9	43.2%	0	8
二級	55	77,390	8.0%				
その他	1,091	622,892	64.5%				
合計（A+B+C）	1,202	966,242	100.0%	13	100.0%	0	8

令和6年度道路現況調書：鹿児島県道路維持課資料

区 分	発生件数	構成比
交差点及び その付近	4	30.8%
単路	9	69.2%
その他	0	0.0%
合計	13	100.0%

6 過去5年間の交通安全施設整備状況

年度		事業種目	事業量		事業費(円)	うち交付金 (円)
R03	新設	道路反射鏡	17	基	4,214,370	3,334,000
		区画線	—	M		
		ガードレール等	7	M		
		車線分離標	3	基		
	補修	道路反射鏡	20	基		
		区画線	1,238	M		
		ガードレール等	—	M		
R04	新設	道路反射鏡	11	基	4,549,360	2,896,000
		区画線	—	M		
		ガードレール等	30	M		
	補修	道路反射鏡	10	基		
		区画線	2,520	M		
		ガードレール等	—	M		
R05	新設	道路反射鏡	17	基	5,537,100	2,325,000
		区画線	—	M		
		ガードレール等	12	M		
		看板	4	基		
	補修	道路反射鏡	7	基		
		区画線	2,350	M		
		ガードレール等	—	M		
R06	新設	車線分離標	4	基	5,659,650	2,008,000
		道路反射鏡	12	基		
		区画線	—	M		
		ガードレール等	103	M		
	補修	線形誘導標	5	基		
		道路反射鏡	7	基		
		区画線	1,100	M		
		ガードレール等	2	M		
R07	新設	視線誘導標	6	基	5,814,965	1,806,000
		道路反射鏡	6	基		
		区画線	—	M		
	補修	ガードレール等	139	M		
		道路反射鏡	7	基		
		区画線	1,969	M		
		ガードレール等	5	M		

7 交通災害共済制度の加入状況

区 分		R03	R04	R05	R06	R07
加入者数（人）	実数	5,633	5,392	4,879	4,726	4,615
	指数	100.0	95.7	86.6	83.9	81.9
加入率	実数	28.1%	27.6%	25.5%	25.3%	25.2%
共済掛金（円）	実数	2,816,500	2,696,000	2,439,500	2,363,000	2,307,500
見舞金件数（件）	実数	11	12	20	10	19
	指数	100.0	109.1	181.8	90.9	172.7
見舞金額（円）	実数	1,500,000	490,000	1,885,000	650,000	1,135,000

掛金：500 円

※指数は令和3年度を100とした場合の指数。

※加入率は12月末の住基人口をもとに算出。