

光市交通安全計画

平成28年12月

光市

目 次

第1章 計画の策定にあたって	1
1 計画策定の趣旨	1
2 計画の位置付け	1
3 計画の期間	1
第2章 計画策定の基本的な考え方	2
1 基本的視点	2
(1) 交通社会を構成する2要素の考慮	2
(2) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進	3
(3) 地域ぐるみの交通安全対策の推進	3
2 施策の方向	3
(1) 交通安全思想の普及徹底	3
(2) 通学路等における交通安全対策の推進	3
(3) 交通事故から高齢者等を守る対策の推進	4
(4) 救助・救急活動、被害者支援の充実	4
第3章 現状と課題	5
1 現状	5
(1) 道路交通事故の現状等	5
(2) 踏切事故の現状	6
2 課題	6
(1) 道路交通安全対策	6
(2) 踏切道における交通安全対策	7
第4章 計画の内容	8
第1 基本目標	8
1 道路交通の安全	8
2 踏切道の交通の安全	8
第2 道路交通の安全	8
1 交通安全思想の普及の徹底	8
(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	9
(2) 効果的な交通安全教育の推進	10
(3) 普及啓発活動の推進	11

(4) 民間団体等の主体的活動の推進	1 3
(5) 住民の参加・協働の推進	1 3
2 道路交通環境の整備	1 3
(1) 生活道路等における安全・安心な歩行空間の整備	1 4
(2) 幹線道路における交通安全対策の推進	1 4
(3) 交通安全施設等の整備	1 5
(4) 自転車利用環境の総合的整備	1 6
(5) 災害に備えた道路交通環境の整備	1 6
(6) 違法駐車防止に関する機運の醸成・高揚	1 7
(7) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備	1 7
3 救助・救急活動の充実	1 8
(1) 救助・救急体制の充実強化	1 8
(2) 救急関係機関の協力関係の確保等	1 9
4 被害者支援の充実と推進	1 9
(1) 交通災害共済への加入促進	1 9
(2) 自動車損害賠償保障制度の周知	1 9
(3) 交通事故相談活動の推進	2 0
第3 踏切道の交通の安全	2 0
1 踏切道における安全対策の促進	2 0
2 踏切における交通安全意識の向上	2 0
第5章 計画の推進	2 1
1 効果的・効率的な対策の推進	2 1
2 参加・協働型の交通安全活動の推進	2 1

第1章 計画の策定にあたって

1 計画策定の趣旨

本市では、交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）に基づき、これまで光市交通安全計画を策定し、関係機関・団体等の協力のもとに、各般にわたる交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図ってきました。

この結果、死者数、人身事故発生件数、負傷者のいずれにおいても、多少の増減がありつつも、概ね減少傾向が続いています。

こうした中、全国的な問題でもある高齢化の急速な進展により、本市においてもほぼ3人に1人が65歳以上という本格的な高齢社会を迎えており、市民の安全と安心の確保には、子どもや高齢者等を取り巻く様々な不安要素を排除し、安心して豊かに暮らせる生活を確保していくことが極めて重要です。

特に、交通安全の確保は、交通事故による死傷者数が、災害、犯罪等の他の危険によるものに比べ、圧倒的に多いことを考えると、安全で安心な社会の実現を図っていくための重要な要素となります。

交通安全対策は、市民一人ひとりの理解と協力のもと、関係機関・団体等が全力を挙げて取組まなくてはならない緊急かつ重要な課題であり、引き続き、人命尊重の考え方のもとに、交通安全対策を推進していく必要があります。

この交通安全計画は、平成28年度から平成32年度までの本市における陸上交通の安全に関する施策の大綱を定めたものです。

本計画に基づき、関係機関・団体等と緊密な連携のもと、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定めるとともに、これを推進するものとします。

2 計画の位置付け

この計画は、交通安全対策基本法第26条第1項に基づく計画であり、光市総合計画の個別計画です。

3 計画の期間

平成28年度から平成32年度までの5年間とします。

第2章 計画策定の基本的考え方

1 基本的視点

人優先の考えのもと、交通事故のない社会の実現に向け、『第10次山口県交通安全計画』を踏まえつつ、次に掲げる視点により計画を策定します。

(1) 交通社会を構成する2要素の考慮

本計画においては、道路交通、踏切道における交通ごとに、計画期間内に達成すべき目標を設定するとともに、その実現を図るために講じる施策を明らかにしていくこととします。

その中で、交通社会を構成する「人間」、「交通環境」という2つの要素について相互の関連を考慮しながら、市民の理解と協力により施策を推進します。

ア 人間に係る安全対策

交通機関の安全な運転を確保するため、運転する人間の知識・技能の向上、交通安全意識の徹底を図るとともに、歩行者等の安全な移動を確保するため、歩行者等の交通安全意識の徹底や指導の強化等を図ります。

一方で、市民一人ひとりが、自らの安全は自ら守るという主体的な意識を持つことが極めて重要であることから、交通安全に関する教育、普及啓発等を推進するほか、市民自ら身近な地域・団体における課題を認識し、交通安全活動に関わるなど、安全で安心な交通社会の形成に積極的に関与する仕組みづくりに努めます。

また、地域の交通情勢や社会情勢に応じ、市民と協働した効果的な取組を推進します。

イ 交通環境に係る安全対策

交通環境の整備に当たっては、人優先の考えのもと、人の移動空間と車両等との分離を図ることにより、混合交通に起因する接触の危険を排除する施策を充実させます。特に、道路交通においては、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において、歩道の整備など、人優先の交通安全対策の推進を図ります。

また、機能分担された道路網の整備、交通安全施設等の整備、効果的な交通規制の推進、交通に関する情報提供の充実、施設の老朽化対策等も推進します。

これらの施策の推進に当たっては、高齢社会の到来や国際化等の社会情勢の変化を踏まえるとともに、地震や津波等に対する防災の観点にも配慮する必要があります。

(2) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進

これまで、総合的な交通安全対策の実施により、人身交通事故については大幅に減少させることができたところですが、今後さらに減少させるためには、これまでの対策に加え、発生地域、場所、形態など、詳細に分析し、よりきめ細かな対策を実施していく必要があります。

また、本計画期間中にあっても、取組の効果検証を行いながら、交通情勢の変化にも的確に対応した対策を実施します。

(3) 地域ぐるみの交通安全対策の推進

人口減少、高齢化が進む中、効果的に交通事故を減少させるためには、市民が主体的に地域の実情に応じた交通安全対策に取り組む必要があることから、市民参加のもと、自らの問題として地域ぐるみの交通安全対策を進め、市民の交通安全意識の醸成を図ります。

また、地域の安全な交通環境の実現のためには、交通社会の主体となる運転者、歩行者等の意識・行動を見守り、行政や関係団体、市民等の協働により、支援するシステムを形成していく必要があります。

2 施策の方向

(1) 交通安全思想の普及徹底

交通安全意識と交通マナーの向上を図るため、人間の成長過程に合わせた学習の機会を設け、生涯にわたる学習を効果的に実施することにより、市民一人ひとりが交通安全を自らの課題として認識し、「自らの安全は自ら守る」という意識の醸成を図ります。

また、人優先の基本的な考え方のもと、子どもや高齢者等の交通弱者の行動特性に関する学習機会を設けるとともに、交通弱者に配慮する思いやりの心を育む運動を実施します。

さらに、地域における交通安全意識や交通マナーの向上を図るため、地域で活動する交通安全ボランティアの活動を促進します。

(2) 通学路等における交通安全対策の推進

通学路における交通安全を確保するため、関係機関との連携のもと、危険箇所における合同点検の実施や対策の改善・充実等の継続的な取組を行うとともに、交通指導

員等による登下校時の見守りや指導の実施などにより、関係機関が連携し、道路状況に応じたハード・ソフトの両面による対策を推進します。

(3) 交通事故から高齢者等を守る対策の推進

高齢者の交通事故防止を交通安全運動の重点のひとつとして掲げ、ドライバーに対して、高齢者が被害者となる事故の特徴や高齢者の行動特性について注意喚起を図ります。

一方、高齢者に対しては、事故に遭わないよう、また、事故を起こさないよう様々な機会を通じた交通安全教育を重点的に実施するとともに、運転免許証の自主返納等の促進を図ります。

また、安全確保のため、歩行空間におけるバリアフリー化などを推進します。

(4) 救助・救急活動、被害者支援の充実

関係機関との連携のもと、交通事故が発生した場合に負傷者の救命を図り、被害を最小限に抑えるため、迅速な救助・救急活動の充実や負傷者の治療の充実等を図ります。

また、交通事故被害者の支援についても充実を図ります。

第3章 現状と課題

1 現状

(1) 道路交通事故の現状等

ア 現状

前計画の期間中である平成23年から平成27年までの交通事故による死者数は、平成24年に1人、平成26年に2人と、5年間で3人となっており、平成18年から平成22年までの5年間における死者数15人から減少しています。

また、人身事故発生件数、負傷者数についても年々減少傾向にあり、平成27年にはそれぞれ134件、167人となりました。

このように、前回計画の目標の達成状況を見ると、「交通事故死者数2人以下」については、5年連続で達成し、「人身事故発生件数人口10万人当たり360件以下」については平成24年に初めて達成し、平成26年から平成27年までは2年連続で達成しています。

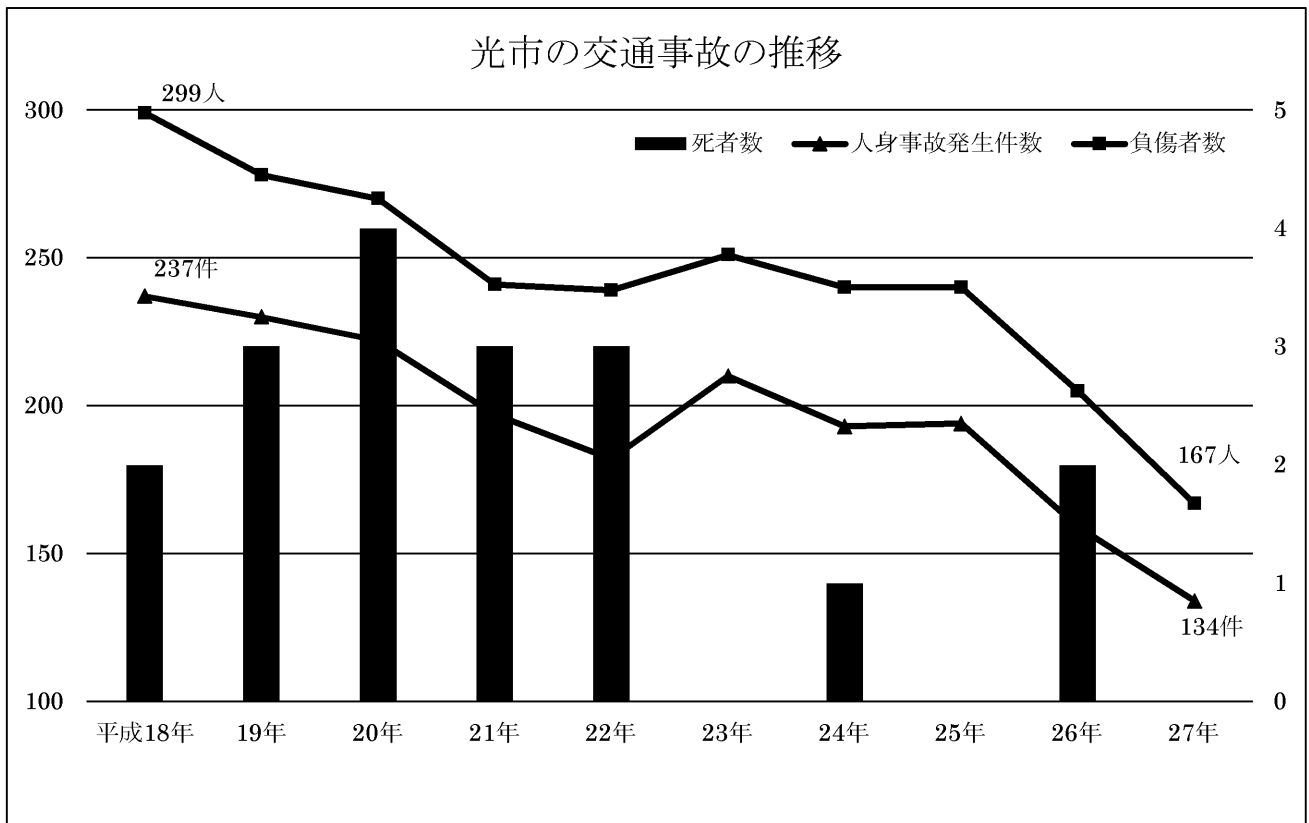
イ 最近の交通事故の特徴

最近の交通事故の状況としては、本格的な高齢化等を背景に、以下のような特徴があるといえます。

- 65歳以上の高齢者の死者数が全死者の約7割の高水準で推移しており、このうち歩行中の死者数が高齢者の死者数の約半数を占め、その大半が道路横断中のものとなっている。
- 死亡事故の大半が国道及び県道で発生している。
- 交差点での出会頭・右左折時の事故が多発している。
- 交通死亡事故の衝突直前速度が高い。

(参考) 市内の過去10年間の交通事故発生状況

区分	人身事故発生件数 (件)	死者数 (人)	うち高齢死者数 (人)	負傷者数 (人)
平成18年	237	2	2	299
平成19年	230	3	2	278
平成20年	222	4	3	270
平成21年	197	3	1	241
平成22年	182	3	3	239
平成23年	210	0	0	251
平成24年	193	1	0	240
平成25年	194	0	0	240
平成26年	159	2	2	205
平成27年	134	0	0	167



ウ 展望

今後、高齢化が一段と進むことから、高齢者が関係する事故の比率が高まることが予想されます。中でも、高齢者の運転免許保有者数の増加は、今後の道路交通情勢に大きな影響を与えると考えられます。

(2) 踏切事故の現状

市内においては、平成18年から平成27年までの10年間、踏切事故による死者数は0人でした。

2 課題

(1) 道路交通安全対策

ア 高齢者及び子どもの安全確保

高齢化が進む中、高齢者が安全にかつ安心して外出したり移動したりできるような交通社会の形成が必要であることから、高齢者の多様な実像を踏まえたきめ細かな交通安全対策の推進に努めます。

具体的には、高齢者が主として歩行及び自転車等を交通手段として利用する場合と、自動車を運転する場合に分けて対策を推進します。

また、年齢や障害の有無等にかかわらず、多様な人々が利用しやすい生活環境を設計するという「ユニバーサルデザイン」の考え方にに基づき、バリアフリー化された道路交通環境の形成を計画的に推進します。

一方、少子化が進展している中、安心して子どもを産み、育てることができる社会を実現するためには、子どもを交通事故から守る交通安全対策も重点的に取り組む必要があります。

具体的には、通学時等における見守り活動や交通指導取締りの推進、交通安全教育の推進、通学路等の安全対策の充実などに取り組みます。

イ 生活道路における安全確保

人優先の考え方のもと、生活道路においては地域における道路交通事情等を十分に踏まえた上で、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の充実及び交通流の円滑化を推進するなど、総合的な対策を一層推進する必要があります。

(2) 踏切道における交通安全対策

踏切道にあつては、自転車の横断方法や高齢者等の歩行者対策など、それぞれの踏切の状況を踏まえ、効果的な対策を推進する必要があります。

第4章 計画の内容

第1 基本目標

「交通事故のない『安全・安心』なまち 光」を目指し、以下の数値目標を掲げ、施策を展開します。

1 道路交通の安全

交通事故死者数5年間でゼロを目指す。
人身事故発生件数年間130件 以下を目指す。

交通事故のない社会を達成することが究極の目標ですが、一朝一夕にこの目標を達成することは困難です。

しかしながら、「安全・安心都市宣言」のまちとして、かけがえのない命を守るとは重要な責務であることから、前計画期間中の5年間で交通事故死亡者数が3人であることを踏まえ、まずは本計画期間中の5年間の交通事故死者数をゼロにすることを目標とします。

続いて、人身事故発生件数については、平成27年の発生件数134件であることを踏まえ、年間130件を目標とします。

2 踏切道の交通の安全

踏切事故発生件数ゼロを目指す。

踏切事故はあってはならず、引き続き発生件数ゼロを目指します。

第2 道路交通の安全

1 交通安全思想の普及の徹底

道路交通の安全の確保においては、まず、自他の生命尊重という理念のもと、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ことが、重要な意義を有することとなります。

特に、人間の成長過程に合わせ、生涯にわたる学習を促進し、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、また、人優先の交通安全思想のもと、高齢者、障害のある人、子ども等の交通弱者や交通事故被害者等に関する知識や思いやりの心を育み、交通事故を起こさない意識を育てることが重要となります。

このため、幼児から高齢者に至るまで、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います。特に高齢者については、他の世代に対し、その特性について理解促進を図り、高齢者に配慮する意識を高めるための啓発指導を強化します。

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、自転車運転者講習制度の施行も踏まえ、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し、交通社会の一員であることの自覚を促します。

(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、基本的な交通ルールを遵守するとともに、交通マナーを実践する態度を習得させ、日常生活においては、安全に道路を通行するために必要な基本的な知識、技能及び態度を習得することを目標とします。

また、実施にあたっては、幼児の保護者が幼児の手本となり、家庭において適切な指導ができるよう、幼児と保護者が共に学べる場の創出に努めます。

イ 児童に対する交通安全教育の推進

児童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、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します。

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、参加・体験・実践型の交通安全教育を推進します。

また、交通指導員や見守り隊等の防犯ボランティアの協力のもと、通学路における安全な通行の指導等を実施します。

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に必要な事柄、特に、自転車で安全に道路を通行するために、必要な技能と知識を十分に習得させるとともに、道路を通行する場合は、思いやりをもって、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します。

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に必要な事柄、特に、二輪車の運転者及び自転車の利用者として安全に道路を通行するために、必要な技能と知識を習得させるとともに、交通社会の一員として交通ルールを遵守し自他の生命を尊重するなど責任を持って行動することができるような健全な社会人として育成することを目標とします。

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の観点から、免許取得時や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を図ります。

免許取得後の教育は、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、交通安全意識・交通マナーの向上、交通事故被害者等の心情など交通事故の悲惨さに対する理解等を目標とし、県公安委員会、県交通安全学習館、自動車教習所等による運転者教育を推進します。

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、運転免許取得経験の有無により、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や判断能力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、運転者から見た歩行者や自転車の危険行動について理解の促進を図るとともに、安全に道路を通行するために必要な技能や交通ルール等の習得を目標とします。

また、交通安全教育を受ける機会が少ない高齢者を中心に、関係機関との連携のもと、交通安全教室や、出前型講習会の開催のほか、重大交通事故等が発生した現場での注意喚起、家庭訪問による家族も含めた個別指導を行うとともに、反射材用品の活用等、交通安全用品の普及を図ります。

さらに、高齢運転者に対しては、関係機関・団体、自動車教習所等と連携して、高齢者講習の内容の充実に努めるほか、安全運転の指導を行う講習会等の開催や、運転に不安を有する高齢者の運転免許証の返納等を推進します。

キ 障害者に対する交通安全教育の推進

障害のある人に対しては、交通安全のために必要な技能及び知識の習得のため、地域における福祉活動の場を利用するなどして、障害の内容や程度に応じたきめ細かな交通安全教育を推進します。

(2) 効果的な交通安全教育の推進

交通安全教育の実施に当たっては、受講者が、安全に道路を通行するための技能・知識を習得し、その必要性の理解促進を図るため、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に活用します。

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、交通安全教育に用いる資機材の貸与や講師の派遣、情報の提供など、相互の連携を図りながら交通安全教育を推進します。

(3) 普及啓発活動の推進

ア 交通安全運動の推進

関係機関と連携し、市民一人ひとりに広く交通安全思想の普及や交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を図ります。

また、交通安全運動の実施に当たっては、運動の趣旨、実施期間、運動重点及び実施計画等を広く住民に周知し、関係機関・団体が連携して運動を実施するとともに、地域において自主的な活動が継続されるよう、地域の実情や住民のニーズ等を踏まえて実施し、地域に密着した運動となるよう、民間団体や交通ボランティアの参加促進を図ります。

さらに、運動終了後に運動の効果を検証・評価することにより、より一層効果的な運動となるよう努めます。

イ 自転車の安全利用の推進

自転車が道路を通行する場合は、歩行者等と衝突して加害者となる場合があることを含め、車両としての自覚・責任のもと、交通ルールを遵守するとともに交通マナーを実践するよう、意識啓発を図ります。

また、自転車の安全利用を促進するため、「自転車安全利用五則」（平成 19 年 7 月 10 日中央交通安全対策会議交通対策本部決定）の活用など、歩行者や他の車両への配慮等について普及啓発を図ります。

特に、歩道通行時のルールのほか、スマートフォン等の操作や画像を注視しながらの乗車が違反であることについて周知・徹底を図ります。

一方、自転車運転者講習制度を適切に運用し、危険行為を繰り返す自転車運転者に対する教育を推進します。

また、自転車の重大事故は、薄暮の時間帯から夜間にかけて多発する傾向にあることから、自転車の灯火の点灯を徹底し、自転車の側面等への反射材用品の取付けを促進します。

さらに、保護者等に対して、頭部保護の重要性とヘルメットの被害軽減効果の理解促進を図り、幼児・児童の自転車用ヘルメットの着用の徹底を図るとともに、高齢者や中・高校生に対しても、ヘルメット着用の促進を図ります。

ウ 後部座席を含めた全ての座席におけるシートベルトの着用の徹底

シートベルトの着用は、事故発生時の車外放出等の重大な被害も防止する効果があることから、その着用効果や着用方法について理解促進を図り、後部座席を含めたすべての座席におけるシートベルトの着用の徹底を図ります。

特に、後部座席の着用率が低いことから、関係機関との連携のもと、高速道路だけでなく一般道においても、すべての座席におけるシートベルト着用の徹底を図ります。

エ チャイルドシートの正しい使用の徹底

チャイルドシートの使用効果や正しい使用方法について、着用推進シンボルマーク等の活用により、保護者等に対する広報活動を実施し、正しい使用の徹底を図ります。その一方で、6歳以上であっても、シートベルトを適切に着用できない子どもには、チャイルドシート又はジュニアシートを使用するよう啓発を図ります。

オ 反射材用品等の普及促進

薄暮時や夜間における視認性を高め、歩行者や自転車利用者の事故防止に効果がある反射材用品や自発光式ライト等の装着等について、関係機関と連携して、高齢者を中心に各種広報活動を実施し、普及促進を図ります。

カ 飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立

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交通安全教育や啓発を推進するとともに、地域、職域等における飲酒運転根絶の取組を促進し、「飲酒運転をしない、させない」という規範意識の確立を図ります。

キ 効果的な広報の実施

高齢者の交通事故防止、子どもの交通事故防止など、訴求内容・対象等に応じた広報媒体等を活用し、可能な限り広範囲で集中的な広報を実施します。

ク その他の普及啓発活動の推進

(ア) 高齢運転者標識の普及啓発

高齢運転者標識（高齢者マーク）の普及啓発を図るとともに、他の年齢層への高齢者の行動特性について理解促進を図り、高齢運転者標識を取り付けた自動車への「思いやり」の意識を高めます。

(イ) 悪質性、危険性の高い交通違反防止の広報

重大事故の主原因となっている悪質で危険性の高い最高速度違反、飲酒運転等の事故実態・危険性等について周知し、これらの違反の防止を図ります。

(ウ) 早め点灯の普及啓発

季節や気象の変化等に応じて、広報や交通情報板の表示等により自動車前照灯の早め点灯を促します。

(エ) 「ライトきりかえ運動」の推進

夜間においては、歩行者や自転車の発見が遅れる傾向があるため、照射範囲

が広いハイビームが基本であることを周知徹底し、ハイビームとロービームのこまめな切り替えを行う「ライトきりかえ運動」を推進し、交通事故防止を図ります。

(オ) 速度抑制対策の推進

速度超過の危険性の周知と速度抑制の意識の醸成を図り、走行速度を抑制する「スピードダウン県民運動」を推進します。

(カ) はみ出し事故防止対策の推進

はみ出しによる交通事故は、重大事故につながる可能性が高く、関係機関・団体が連携して、「コースアウト4（し）ない運動」をはじめ、はみ出し事故防止の啓発を推進します。

(キ) 高齢者交通事故防止対策の推進

高齢化に伴い、高齢者の関与する交通死亡事故が増加するおそれがあることから、「高齢者の交通事故防止県民運動」を推進します。

(4) 民間団体等の主体的活動の推進

民間団体による交通安全活動に対し、必要な資料の提供等を行い、主体的な活動を促進します。

また、地域で街頭指導等を行う交通指導員等の交通ボランティアの確保を推進します。

(5) 市民の参加・協働の推進

交通安全対策を進める上では、「自らの安全は自ら守る」という意識で、市民が主体的に交通安全に関心を持ち、行動することが重要であるため、市民の参加・協働を積極的に進め、市民、行政、民間団体、企業等が一体となった交通安全活動を推進します。

2 道路交通環境の整備

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言えません。

中でも、生活道路においては、通過交通等の流入の問題も依然として深刻であるため、自動車交通を担う幹線道路等と歩行者を中心とする生活道路の機能分化を進めつつ、地域の協力を得ながら、人優先の立場に立ったきめ細かな交通安全対策を推進するとともに、ゾーン対策や通学路対策により、子どもや高齢者が安心して通行できる道路空間を確保していく必要があります。

また、幹線道路においては、特に事故の発生割合の大きい区間等について、関係機関との連携のもと、効果的な交通安全施設等の設置と効率的な歩行者と車両の分離に努め、交通事故の防止と交通の円滑化に努めます。

(1) 生活道路等における安全・安心な歩行空間の整備

ア 生活道路における交通安全対策の推進

関係機関が連携し、車両速度の抑制等のゾーン対策に取り組み、子どもや高齢者等が安心して通行できる道路空間の確保に努めます。

道路管理者においては、歩道の整備等により、安心して移動できる歩行空間の整備に努めるとともに、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、車両速度を抑制する道路構造等により、歩行者や自転車の通行を優先するゾーンを形成するゾーン対策等を推進します。

イ 通学路における交通安全の確保

保育園や幼稚園、小学校に通う幼児・児童や、中学校、高等学校に通う生徒の通行の安全を確保するため、通学路における路肩のカラー舗装、防護柵の設置等の交通安全対策の充実を図ります。

特に、小学校、中学校を中心とする通学路については、道路交通実態に応じ、関係機関が連携し、定期的な合同点検の実施や対策の改善・充実等の取組を継続して推進するとともに、交通指導員等による登下校時の見守り、指導を実施することでハード・ソフトの両面による対策を推進します。

ウ 高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備

高齢者や障害のある人等を含む、全ての人々が安全に安心して移動できる環境を整備するため、駅、公共施設、福祉施設、病院等の周辺を中心に、バリアフリー化された歩道等の整備に努めます。

(2) 幹線道路における交通安全対策の推進

ア 事故危険箇所対策の推進

特に事故の発生割合の大きい幹線道路の区間については、関係機関が連携して事故抑止対策を実施します。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等、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、カラー舗装の整備、道路照明・視線誘導標等の設置等による対策を推進します。

イ 幹線道路における交通安全対策

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、道路交通実態等を勘案しつつ、関係機関と連携して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、その適正化を図ります。

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、事故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ります。

エ 改良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、関係機関と連携し、道路の改良等による交通事故対策を推進します。

(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、自転車の通行を歩行者や車両と分離するための、自転車歩行者道の整備等の道路交通の安全に寄与する道路の改良事業の推進に努めます。

(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、立体交差化等の推進に努めます。

(ウ) 道路の機能と沿道の土地利用を含めた道路の利用実態との調和を図ることが交通の安全の確保に資することから、交通流の実態を踏まえつつ、植樹帯の設置、路上駐停車対策等の推進を図ります。

(エ) 商業系地区等における歩行者や自転車利用者の安全で快適な通行空間を確保するため、これらの者の交通量や通行の状況に即して、歩道等の整備に努めます。

(3) 交通安全施設等の整備

効果的かつ効率的に交通安全施設等の整備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ります。

ア 交通安全施設等の維持管理

市民からの要望等をもとに、交通安全施設等の適切な整備を推進するとともに、定期的な調査を行い、維持管理に努めます。

イ 歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進

生活道路において人優先の考えのもと、「ゾーン 30」等の車両速度の抑制、通過交通の抑制・排除等の面的かつ総合的な交通事故対策を推進するとともに、少子高齢社会の進展を踏まえ、歩行空間のバリアフリー化及び通学路における安全で安心な歩行空間の確保を図ります。

また、自転車利用環境の整備、安全上課題のある踏切の対策等による歩行者・自転車の安全な通行空間の確保を図ります。

ウ 幹線道路対策の推進

幹線道路では交通事故が特定の区間に集中して発生する傾向があることから、事故危険箇所等の事故の発生割合の大きい区間において重点的な交通事故対策を実施します。この際、事故データの客観的な分析による事故原因の検証に基づき、信号機の改良、交差点改良等の対策の推進に努めます。

エ 道路交通環境整備への住民参加の促進

地域住民や道路利用者の交通安全施設等の点検を推進するとともに、道路利用者等が日常から抱えている意見を広く聞き、道路交通環境の改善に反映します。

(4) 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

乗用車からクリーンかつエネルギー効率の高い自転車への転換を促進するとともに、歩行者と自転車の事故を減らすため、自転車は車両であるとの原則のもと、自転車利用環境の総合的な整備の推進に努めます。

また、自転車通行の安全性を向上させるため、自転車と自動車を混在させる区間では、関係機関との連携のもと、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します。

イ 自転車等の駐車対策の推進

鉄道の駅周辺等における放置自転車等の解消を図るため、関係機関が連携し、放置自転車等の整理・撤去等を図ります。

また、高齢者や障害のある人等が円滑に移動できるよう、自転車等の適切な駐車場の推進について啓発に努めます。

(5) 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、津波等の災害が発生した場合においても、生活を支える安全で安

心な道路交通の確保に努めます。

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の推進に努めます。

また、豪雨等においても、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等、効果的な整備に努めます。

津波に対しては、人的被害を最小化するため、道路利用者への早期情報提供や迅速な避難を行うための避難路の整備に努めます。

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します。

ウ 災害発生時における情報提供の充実

災害発生時において、道路の被災状況や道路交通状況を迅速かつ的確に収集・提供し、インターネット等を活用した道路・交通に関する災害情報等の提供を推進します。

(6) 違法駐車防止に関する気運の醸成・高揚

違法駐車排除及び自動車の保管場所の確保等について啓発活動を行うとともに、関係機関と連携して、住民の理解と協力を得ながら違法駐車を防止しようとする気運の醸成・高揚を図ります。

(7) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

ア 道路の使用及び占用の適正化等

(ア) 道路の使用及び占用の適正化

工作物の設置、工事等のための道路の使用及び占用の許可に当たっては、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します。

(イ) 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します。

イ 道路法に基づく通行の禁止又は制限

道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するため、道路の破損、欠壊又は異常気象等により交通が危険であると認められる場合や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います。

3 救助・救急活動の充実

交通事故による負傷者の救命を図り、被害を最小限にとどめるため、道路上の交通事故に即応できるよう、救急医療機関、消防機関等の救急関係機関相互の緊密な連携・協力関係を確保し、救助・救急体制及び救急医療体制の充実を図ります。

特に、負傷者の救命率向上を図るため、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を推進します。

(1) 救助・救急体制の充実強化

ア 救助体制の充実強化

交通事故の種類・内容の複雑・多様化に対処するため、救助体制の充実強化を図ります。

イ 多数傷者発生時における救助・救急体制の充実強化

多数の負傷者が発生する事故に対処するため、連絡体制の整備や救護訓練の実施、消防機関と医療機関の連携による救助・救急体制の充実強化を図ります。

ウ 自動体外式除細動器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による応急手当の実施により、救命率の向上が期待できることから、消防機関等が行う講習会等において、自動体外式除細動器（AED【Automated External Defibrillator】：心停止患者の心臓にショックを与え、心臓の動きを正常に戻すための医療器具）の使用も含めた応急手当の普及啓発及び救急要請受信時における応急手当の口頭指導を推進します。

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における応急処置）の充実のため、救急救命士を消防機関において計画的に配置できるようその養成を図り、救急救

命士が行うことができる気管挿管や薬剤投与、輸液等の特定行為を円滑に実施するための研修及び実習を計画的に行います。

さらに、医師の指示又は指導・助言のもとに、救急救命士等の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ります。

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図るとともに、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、救急用資機材等の整備を推進します。

カ 救急業務におけるヘリコプターの活用の推進

ヘリコプターは、事故の状況把握や負傷者の救急搬送、医師の迅速な現場投入に有効であることから、ドクターヘリ及び消防防災ヘリコプターの効果的な活用を図ります。

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・技術等の向上を図るため、教育訓練を推進します。

(2) 救急関係機関の協力関係の確保等

救急医療施設への迅速かつ円滑な収容を確保するため、救急医療機関、消防機関等の関係機関における緊密な連携・協力体制の充実を図ります。

また、医師の判断を直接救急現場に届けられるようにするため、救急自動車に設置した携帯電話等により医師と直接交信するシステム（ホットライン）を確立するなど、医療機関と消防機関の連携を強化します。

4 被害者支援の充実と推進

交通事故被害者等の多くは、交通事故により多大な肉体的・精神的・経済的打撃を受けることから、その支援対策が重要となります。このため、犯罪被害者等基本法等に基づき、交通事故被害者等のための施策を推進します。

(1) 交通災害共済への加入促進

交通事故により災害を受けた住民を救済するため、市広報紙等を活用し、山口県市町総合事務組合が運営する交通災害共済への加入促進を図ります。

(2) 自動車損害賠償保障制度の周知

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します。

(3) 交通事故相談活動の推進

日弁連交通事故相談センター、交通事故紛争処理センターその他民間の犯罪被害者支援団体等の関係機関等と連携し、交通事故相談活動を推進します。

第3 踏切道の交通の安全

引き続き、踏切事故防止対策を総合的かつ積極的に推進することにより踏切事故のない社会を目指します。

1 踏切道における安全対策の促進

道路交通量の多い地区等における安全対策を推進します。

2 踏切における交通安全意識の向上

踏切事故は、直前横断、落輪等に起因するものが多いことから、自動車運転者や歩行者等の踏切道通行者に対し、交通安全意識の向上及び踏切支障時における非常ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図る必要があります。

このため、広報活動等により、踏切の通過方法等の交通安全教育を引き続き推進します。

第5章 計画の推進

1 効果的・効率的な対策の推進

交通安全対策については、関係機関・団体が一体となって、高齢化等の社会情勢の変化や交通事故の状況・交通環境の変化に応じて、効果的な対策を効率的に推進します。

2 参加・協働型の交通安全活動の推進

交通事故防止のためには、関係機関・団体等の連携だけでなく、地域総ぐるみで取り組む必要があるとともに、市民の主体的な交通安全活動を積極的に促進することが重要であることから、参加・協働型の交通安全活動を推進します。