

第10次

# 防府市交通安全計画

防府市

# 目 次

## 第1章 計画策定に当たって

1	計画策定の趣旨	1
2	計画の位置づけ	1
3	計画の期間	1

## 第2章 計画策定の基本的考え方

1	基本目標	2
2	推進上留意すべき事項	2
	(1) 交通社会を構成する三つの要素の考慮	2
	ア 人間に係る安全対策	2
	イ 交通機関に係る安全対策	2
	ウ 交通環境に係る安全対策	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
3	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
	(5) 公共交通の安全確保	4

## 第3章 現状と課題

1	現状	5
	(1) 道路交通事故の現状等	5
	ア 現状	5
	イ 特徴	5
	ウ 展望	5
	(2) 踏切事故の現状	5
2	課題	6
	(1) 道路における交通安全対策	6
	ア 高齢者と子供の安全確保	6
	イ 生活道路における安全確保	6
	(2) 踏切道における交通安全対策	7

## 第4章 計画の内容

第1 道路交通の安全	8
1 交通安全思想の普及徹底	8
(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	9
ア 幼児に対する交通安全教育の推進	9
イ 小学生に対する交通安全教育の推進	9
ウ 中学生に対する交通安全教育の推進	10
エ 高校生に対する交通安全教育の推進	10
オ 成人に対する交通安全教育の推進	10
カ 高齢者に対する交通安全教育の推進	11
キ 障害者に対する交通安全教育の推進	11
(2) 効果的な交通安全教育の推進	12
(3) 普及啓発活動の推進	12
ア 交通安全運動の推進	12
イ 自転車の安全利用の推進	12
ウ 全ての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底	13
エ チャイルドシートの正しい使用の徹底	13
オ 反射材用品等の普及促進	13
カ 飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立	13
キ 効果的な広報の実施	13
(ア) 広範囲かつ集中的な広報の推進	13
(イ) 家庭への広報活動の推進	13
(ウ) 交通安全情報の提供の推進	13
ク その他の普及啓発活動の推進	14
(ア) 高齢者運転者標識の普及啓発	14
(イ) 悪質性、危険性の高い交通違反防止の広報	14
(ウ) 交通事故発生実態の情報提供	14
(エ) 交通安全活動に関する会議の開催	14
(オ) 「ライトきりかえ運動」の推進	14
(カ) 早め点灯の普及啓発	14
(キ) 「スピードダウン県民運動」の推進	15
(ク) はみ出し事故防止対策の推進	15
(ケ) 高齢者交通事故防止対策の推進	15

(4) 民間団体等の主体的活動の推進	1 5
ア 民間団体への支援の充実	1 5
イ 交通ボランティアの養成	1 5
(5) 市民の参加・協働の推進	1 5
2 道路交通環境の整備	1 5
(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	1 5
ア 生活道路における交通安全対策の推進	1 6
イ 通学路における交通安全の確保	1 6
ウ 高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備	1 6
(2) 幹線道路における交通安全対策の推進	1 6
ア 事故危険箇所対策の推進	1 7
イ 幹線道路における交通規制	1 7
ウ 重大事故の再発防止	1 7
エ 改築等による交通事故対策の推進	1 7
(3) 交通安全施設等の整備	1 7
ア 歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進	1 7
イ 幹線道路対策の推進	1 8
ウ 交通円滑化対策の推進	1 8
エ 道路交通環境整備への市民参加の促進	1 8
(4) 自転車利用環境の総合的整備	1 8
ア 安全で快適な自転車利用環境の整備	1 8
イ 自転車等の駐車対策の推進	1 8
(5) 災害に備えた道路交通環境の整備	1 9
ア 災害に備えた道路の整備	1 9
イ 災害発生時における情報提供の充実	1 9
(6) 駐車対策の推進	1 9
(7) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備	1 9
ア 道路の使用及び占用の適正化	1 9
イ 道路の掘り返しの規制等	1 9
ウ 子供の遊び場等の確保	1 9
エ 道路法に基づく通行の禁止又は制限	2 0
オ 地域に応じた安全の確保	2 0
3 救助・救急活動の充実	2 0
(1) 救助・医療体制の整備	2 0

(2) 救急医療体制の整備-----	2 0
(3) 救急関係機関の協力関係の確保等-----	2 0
4 被害者支援の推進-----	2 0
<b>第2 踏切道の交通の安全-----</b>	<b>2 1</b>
1 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施-----	2 1
<b>第3 目標指標-----</b>	<b>2 1</b>
1 道路交通の安全-----	2 1
2 踏切道の交通の安全-----	2 1
<b>第5章 計画の推進</b>	
1 効果的・効率的な対策の推進-----	2 2
2 参加・協働型の交通安全活動の推進-----	2 2

# 第1章 計画策定に当たって

## 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、昭和46年度（1971年度）から9次にわたり防府市交通安全計画を策定し、関係機関・団体が連携し、交通安全対策を総合的、計画的に推進してきた。

この結果、死者数は、平成8年をピークに、人身事故発生件数、負傷者数は、平成12年をピークとともに減少傾向が続いている。

また、第9次防府市交通安全計画において設定した数値目標の死者数年間3人以下に対して、平成27年中の交通事故の死者数は2人と、統計を取り始めて以来最少を記録した。また、人身事故発生件数は、目標の年間530件以下を平成26年から2年連続で達成している。

こうした中、本市でも、子どもや高齢者を悲惨な事故から守るため、通学路等における安全対策や高齢者の交通防止事故対策など、きめ細かな交通安全対策を推進している。

誰もが安全で安心して暮らすことのできる社会の実現は、市民すべての願いである。

この「第10次防府市交通安全計画」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ある。

本計画に基づき、本市は、国、県、関係団体、市民と緊密に連携し、交通の状況や実態に応じて、交通安全に関する施策を総合的、計画的に推進する。

## 2 計画の位置づけ

この計画は、交通安全対策基本法に基づく山口県の計画である「第10次山口県交通安全計画」に準拠し、防府市が交通安全に関する施策に取り組む指針とするものである。

## 3 計画の期間

平成28年度から平成32年度までの5年間とする。

## 第2章 計画策定の基本的考え方

### 1 基本目標

暮らしの安全を大切にするまちづくりのため、人命尊重の考え方に立って、交通事故のない社会を目指す。

### 2 推進上留意すべき事項

#### (1) 交通社会を構成する三つの要素の考慮

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する。

具体的には、交通社会を構成する人間、車両等の交通機関及びそれらが活動する場としての交通環境のうち道路交通、踏切道の3つの要素について相互の関連を考慮しながら、交通事故の科学的な調査・分析を行い、市民の理解と協力により施策を推進する。

#### ア 人間に係る安全対策

交通機関の安全な運転・運行を確保するため、運転・運行する人間の知識・技能の向上、交通安全意識の徹底、運転・運行の管理の改善等を図るとともに、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等を図る。

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、目標・方針を設定したり、交通安全活動にかかわったりするなど、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が必要である。

#### イ 交通機関に係る安全対策

交通機関の安全対策は、人の移動、物の輸送のために利用される手段・設備に対して新技術を活用することにより、その構造、設備、装置等の安全性を高めるとともに、高い安全水準を常に維持させるための措置を講じ、更に必要な検査等を実施し得る体制を充実させる必要がある。

#### ウ 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、人の移動空間と自動

車、鉄道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る。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、歩道の整備を積極的に実施するなど、人優先の交通安全対策の推進を図ることが重要である。

## **(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平成12年のピーク時(893件)と比べ、平成27年には451件と、半数程度まで減少させることができたところであるが、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る。

## **(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、地域住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り、また、自らの問題として住民参加の地域ぐるみの交通安全対策を進めるため、市民の交通安全意識を醸成していく。

# **3 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、「自らの身は自ら守る」という意識の醸成を図る。

また、人優先の基本的な考え方のもと、子供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する。

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する。

## **(2) 通学路等における交通安全対策の推進**

通学路等における「ゾーン30」等の整備を進め、関係機関が連携して通学路の定期的な合同点検の実施や対策の改善など、継続して安全確保に取り組むとともに、交通ボランティア等による登下校時の見守り活動を実施する。

また、子供を対象とした参加・体験・実践型の交通安全教育を推進し、街頭

活動の強化と効果的な交通指導を実施する。

### **(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1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る。

一方、高齢者に対しては、様々な機会を通じて交通安全教育を重点的に実施し、高齢ドライバーの交通安全定期診断の実施や、運転免許証の自主返納等の促進を図る。

### **(4) 救助・救急活動、被害者支援の充実**

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る。

また、交通事故被害者の支援についても充実を図る。

### **(5) 公共交通の安全確保**

公共交通は、市民の日常生活を支える重要な役割を担っており、事故等が発生した場合には、大きな被害が発生するおそれがあることから、公共交通のより一層の安全を図る。

## 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

第9次防府市交通安全計画の期間中は、計画の目標「死者数3人以下」に対して、平成27年には2人と、昭和26年(1951年)以降最少を記録した。

また、第9次防府市交通安全計画のもう1つの目標「人身事故発生件数530件以下」については、平成26年に499件と初めて達成し、平成27年は451件とさらに減少している。

一方、負傷者数については、平成12年(2000年)の1,036人をピークに、平成27年は546人と半数程度まで減少している。

区 分	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年
死 者 数	6	4	4	5	2
うち高齢者	2	1	1	1	1
人身事故発生件数	628	597	575	499	451
負 傷 者 数	748	726	671	596	546

##### イ 特徴

過去5年の交通死亡事故の特徴としては、65歳以上の高齢者の死者数が全体の3割近く(21人中6人)を占めており、このうち半数(6人中3人)が歩行中の事故である。

また、自動車対歩行者及び自動車対自転車による死亡事故が全体の5割弱(21人中10人)を占め、このうち半数(10人中5人)が夜間の事故である。

##### 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る。中でも高齢の運転免許保有者の増加は、今後の道路交通情勢に少なからず影響を与えるものとする。

#### (2) 踏切事故の現状

防府市では、平成8年の山陽線鉄道高架開通による踏切道の大幅な減少により、平成21年に1件の踏切事故が発生して以降は、踏切事故は起こっていない。

## 2 課題

### (1) 道路における交通安全対策

#### ア 高齢者と子供の安全確保

山口県では、全国に比べ早いペースで高齢化が進んでおり、平成 32 年度には、高齢者人口がピークを迎え、ほぼ 3 人に 1 人が 65 歳以上という超高齢社会の到来が予測されており、その傾向は本市も同様である。

このため、高齢者の交通安全対策を重点的に取り組む必要がある。

具体的には、道路横断中の高齢歩行者事故の割合が高いことや、高齢運転者による事故の増加が懸念されることから、交通モードによる相違、すなわち、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する。

また、加齢による身体機能の変化にかかわらず、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な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基づき、バリアフリー化された道路環境の形成を図る。

一方、少子化が進展している中、安心して子供を産み、育てることができる社会を実現するためには、子供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る。

具体的には、通学時等における見守り活動や交通安全教育の推進、通学路等の歩道整備などに取り組む。

#### イ 生活道路における安全確保

車道幅員 5.5 メートル未満の道路における交通死亡事故件数の全死亡事故件数に占める割合は増加傾向にあり、歩行者・自転車利用者の死者数、負傷者数の割合も高い水準で推移している。また、高齢者と子供の安全を確保するため、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、人優先の考え方のもと、通学路、生活道路等において、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、歩行者の安全確保対策を推進していく必要がある。

一方、自転車については、事故によって被害者、加害者のどちらにもなることが考えられるため、事故を起こさせない、被害を受けない対策をそれぞれ講じる必要がある。

このため、地域における道路交通事情等を十分に踏まえ、生活道路において自動車の速度抑制を図るための道路交通環境の整備、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、総合的な対策を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も必要である。

## **(2) 踏切道における交通安全対策**

踏切道にあっては、立体交差化、構造の改良、歩行者等立体横断施設の整備など、対応すべきものが残されていることから、引き続き対策・改善に取り組んでいく。

また、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る。

## 第4章 計画の内容

### 第1 道路交通安全

安全で安心して暮らすことのできる社会の実現は、市民全ての願いである。その中でも交通事故は、市民にとって「最も身近な危険」であることを認識し、交通社会に参加する市民全てが、人命尊重の考え方に立って、相互理解と思いやりをもって行動することが必要である。

また、究極的には交通事故のない社会を目指すべきであり、今後は、死者数の一層の減少に取り組むことはもちろんのこと、事故そのものの減少についても引き続き積極的に取り組む必要がある。

そのためには、交通社会に参加する全ての市民が交通安全に留意するとともに、より一層交通安全対策を充実していくことが必要である。

#### 1 交通安全思想の普及徹底

交通安全教育は、交通社会の一員としての責任の自覚や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、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とともに、高齢者の交通安全意識の向上を図る。他の世代に対しても高齢者の特性を知り、高齢者に配慮する意識を高めるための啓発を強化する。

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、交通社会の一員であることも踏まえ、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させる。

学校においては、学習指導要領等に基づく関連教科・領域や道徳、総合的な学習の時間、特別活動及び自立活動など、教育活動全体を通じて計画的かつ組織的な指導に努める。障害のある児童生徒等に対しては、その障害の特性を踏まえ、

交通安全に関する指導に配慮する。

## (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技能及び知識を習得させることを目標とする。

幼稚園・保育所等においては、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。これらの教育活動を効果的に実施するため、紙芝居や視聴覚教材等を利用したり親子で実習したりするなど、分かりやすい指導に努めるとともに、指導資料の作成、教職員等の指導力の向上及び教材・教具の整備を推進する。

関係機関・団体は、幼児の心身の発達を踏まえた幅広い教材・教具・情報の提供等を行うことにより、幼稚園・保育所等において行われる交通安全教育の支援を行うとともに、幼児の保護者が常に幼児の手本となって安全に道路を通行するなど、家庭において適切な教育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。

### 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、特別活動など学校の教育活動全体を通じて、歩行者としての心得、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。

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、自転車乗用中等、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。

#### 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する。

中学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、保健体育、道徳、総合的な学習の時間、特別活動など学校の教育活動全体を通じて、歩行者としての心得、自転車の交通ルールに関する正しい理解、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重点的に交通安全教育を実施する。

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

高等学校においては、家庭や関係機関・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、特別活動など学校の教育活動全体を通じて、自転車の交通ルールに関する正しい理解、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更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。

#### 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る。

運転免許取得時の教育は、自動車教習所における教習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する。

事業所においては、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、自主的な安全運転管理の活発化に努める。

公民館等の社会教育施設において社会人を対象とした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教育活動を促進する。

大学生等に対しては、自転車や二輪車・自動車の利用等の実態に応じ、関係機関・団体等と連携し、交通安全教育の充実を図る。

#### 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の変化や判断能力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する。

高齢者に対する交通安全教育を推進するため、県と連携し、高齢者に対する交通安全指導担当者の養成、教材・教具等の開発など、指導体制の充実に努めるとともに、県交通安全学習館等の交通安全教育施設を活用した参加・体験・実践型の交通安全教育を実施する。

関係団体、交通ボランティア、医療機関・福祉施設関係者等と連携して、高齢者の交通安全教室等を開催するとともに、社会教育活動・福祉活動、各種の催し等の多様な機会を活用し、高齢者の交通安全教育を実施する。

また、関係機関・団体、自動車教習所と連携して、個別に安全運転の指導を行う講習会等を開催する。

#### キ 障害者に対する交通安全教育の推進

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、地域における福祉活動の場の活用のほか、障害の程度に応じたきめ細かな交

通安全教育を実施する。

また、自立歩行が困難な障害者に対しては、介護者、交通ボランティア等の障害者に付き添う者を対象とした講習会等を開催する。

## (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、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するとともに、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・確保や、シミュレーターなどの教育機材等の充実及び映像記録型ドライブレコーダーによる事故等の情報を活用するなど、効果的な教育手法の開発・導入に努める。

## (3) 普及啓発活動の推進

### ア 交通安全運動の推進

防府市安全会議等の関係機関・団体が相互に連携し、市民総参加の市民運動として交通安全運動を推進し、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る。

また、交通安全運動の実施に当たっては、市民総参加の運動となるよう、事前に運動の趣旨、実施期間、運動重点及び実施計画等を広く市民に周知し、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、地域の実情や市民のニーズ等を踏まえ実施し、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る。

### イ 自転車の安全利用の推進

自転車を利用する場合は、車両としてのルールの遵守と交通マナーの実践について理解促進を図る。

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る。

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・徹底を図る。

さらに、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する。

#### ウ 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り、シートベルトの着用効果や正しい着用方法について理解促進を図り、すべ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。

#### 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、特に年齢の高い保護者に対する啓発・指導を実施し、正しい使用の徹底を図る。

#### オ 反射材用品等の普及促進

夕暮れ時から夜間における視認性を高め、歩行者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、高齢者を中心に普及促進を図る。

#### 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、関係機関・団体等と連携して、運転者に「飲酒をしない、させない」という規範意識の確立を図る。

#### キ 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、市広報、市ホームページ、安全安心メールサービス等を活用し、交通事故等の実態を反映し、日常生活に密着したものなど、訴求効果の高い広報を次の方針により行う。

##### (ア) 広範囲かつ集中的な広報の推進

高齢者の交通事故防止、子供の交通事故防止など、訴求内容・対象等に  
応じた広報媒体を活用し、可能な限り広範囲で集中的な広報を実施する。

##### (イ) 家庭への広報活動の推進

交通安全に果たす家庭の役割は極めて大きいことから、家庭を対象とした  
広報を積極的に実施する。

##### (ウ) 交通安全情報の提供の推進

関係機関・団体は、民間団体による交通安全に関する広報活動を支援す

るため、積極的な情報提供を行うとともに、報道機関の協力を得て迅速・広範な市民への情報提供を行う。

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、高齢運転者標識を取り付けた自動車への「思いやり」の意識を高める。

(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る。

(ウ) 交通事故発生実態の情報提供

市民に対して交通事故の発生状況を提供し、交通事故防止の意識醸成を図るため、市ホームページ、安全安心メールサービス等により事故データや事故多発地点に関する情報等を提供する。

(エ) 交通安全活動に関する会議の開催

防府市安全会議等の関係機関・団体による会議を開催し、交通安全に関する情報交換や情報共有・交換を図り、連携を強化する。

(オ) 「ライトきりかえ運動」の推進

夜間、歩行者や自転車の発見を早くし、事故防止を図るため、照射範囲の広いハイビームへのこまめな切り替えを行う「ライトきりかえ運動」を推進する。

また、他車を幻惑させたり、交通を妨げたりする場合以外は、ハイビームが基本であることを周知徹底する。

(カ) 早め点灯の普及啓発

季節や気象の変化等に応じて、広報や啓発のぼり等により自動車前照灯の早め点灯を促す。

(キ) 「スピードダウン県民運動」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」を推進する。

(ク) 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する。

(ケ) 高齢者交通事故防止対策の推進

人口の高齢化に伴い、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」を推進するとともに、運転卒業証制度等の高齢運転者対策や、シニア交通安全教室等の高齢歩行者対策を推進する。

#### (4) 民間団体等の主体的活動の推進

##### ア 民間団体への支援の充実

民間団体による交通安全活動を促進するため、交通安全指導者の養成や団体による行事への支援、情報提供を行う。

また、地域団体、自動車製造・販売団体、自動車利用者団体等に対し、それぞれの実情に応じて交通安全活動が実施されるよう、交通安全運動等の機会を活用して働き掛けを行う。

##### イ 交通ボランティアの養成

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・養成を推進し、交通指導員等が組織する防府交通安全協会の運営を支援する。

また、民間団体・交通ボランティア等に対する交通安全の教育内容の向上を図り、指導者の育成に努める。

#### (5) 市民の参加・協働の推進

交通安全対策を進める上で、「自らの身は自ら守る」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。

また、各地域の実情に応じた、市民に身近な交通安全対策も重要である。

このため、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する。

## 2 道路交通環境の整備

道路交通環境の整備に当たっては、子供や高齢者等が安全に安心して外出できるよう、安全・安心な歩行空間が確保された人優先の道路交通環境整備や自動車交通を担う幹線道路等と歩行者中心の生活道路の機能分化を進めるなど、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。

#### (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

これまでの交通安全対策は、主として車中心の対策であり、歩行者の視点からは十分とはいえず、生活道路への通過交通の流入等の問題もある。

このため、地域住民の理解を得ながら、通学路や生活道路、市街地の幹線道

路等に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する必要がある。

特に、歩道等の交通安全施設等の整備や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し、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の形成を推進する。

#### ア 生活道路における交通安全対策の推進

生活道路については、歩行者・自転車利用者の安全な通行を確保するため、最高速度 30 キロメートル毎時の区域規制等を前提とした「ゾーン 30」を整備するなどの低速度規制を推進する。

道路管理者においては、歩道の整備、交差点改良やエリア進入部におけるハンプや狭さく（車道を狭くすることで減速を促す道路）の設置等によるエリア内への通過車両の速度抑制対策を推進する。また、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する。

#### イ 通学路における交通安全の確保

通学路における交通安全を確保するため、定期的な合同点検の実施や対策の改善・充実等の取組を継続して推進するとともに、道路交通実態に応じ、警察、教育委員会、学校、道路管理者等の関係機関が連携し、ハード・ソフトの両面から必要な対策を推進する。

保育所、幼稚園及び小学校等に通う幼児・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、通学路の交通安全対策を積極的に推進するとともに、路肩のカラー舗装や防護柵の設置等の整備を推進する。

#### ウ 高齢者、障害者等の安全に係る歩行空間等の整備

高齢者や障害者等をはじめ、全ての人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、平坦で幅の広い歩道等の整備を推進する。

このほか、歩道の段差・傾斜・勾配の改善や音響式信号機や歩車分離式信号機のバリアフリー対応型信号機等の整備を推進し、高齢者や障害者の通行の安全と円滑化を図る。

### (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や、その他の危険区間等にお

いて、公安委員会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、視距の改良、防護柵、区画線等の整備及び道路照明・視線誘導標の設置等の対策を推進する。

#### イ 幹線道路における交通規制

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、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、速やかに当該箇所の道路交通環境等事故発生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る。

#### エ 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・快適な交通の確保、並びに、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。

また、交通混雑が著しい中心部、駅周辺等においては、人と車の交通を体系的に分離するとともに、歩行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図る。

### (3) 交通安全施設等の整備

公安委員会及び道路管理者が連携し、事故実態の調査・分析を行いつつ、重点的、効果的かつ効率的に歩道や信号機等の整備をはじめとした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、通学路における安全で安心な歩行空間の確保を図る。

また、自転車利用環境の整備、無電柱化の推進、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る。

#### イ 幹線道路対策の推進

幹線道路では交通事故が特定の区間に集中して発生していることから、事故危険箇所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する。

#### ウ 交通円滑化対策の推進

交通安全に資するため、信号機の高度化、交差点の改良等を推進することにより、交通容量の拡大や交通の円滑化を図るとともに、自動車からの二酸化炭素排出の抑止を推進する。

#### エ 道路交通環境整備への市民参加の促進

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、市民や道路利用者の参加の下に交通安全施設等の点検を行う交通安全点検を推進するとともに、道路利用者等が日常感じている意見について、各種媒体を利用して道路利用者の意見を広く聞き、交通環境の改善に反映する。

### (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

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、乗用車から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、自転車道や自転車専用通行帯、自転車の通行位置の明示など、自転車走行空間ネットワークの形成に資する自転車利用環境の総合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。さらに、自転車の交通ルールや交通マナーの啓発を推進する。

#### イ 自転車等の駐車対策の推進

自転車等の駐車需要の多い地域を中心に、利用方法に応じた路外の自転車駐車場等の整備を推進する。

駅周辺等における放置自転車等の解消を図るため、道路管理者、警察、鉄道事業者及び市が連携し、放置自転車等の整理・撤去等を図る。

## (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、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を確保する。

また、避難及び緊急物資の輸送に支障が生じないように市道及び市の農道・林道等の必要なものについては、橋りょう等の点検を実施し、補強・補修等を推進する。

### イ 災害発生時における情報提供の充実

災害発生時において、道路の被災状況や道路交通状況を迅速かつ的確に収集・分析し、復旧状況や交通路、緊急輸送道路等の確保及び道路利用者等に対する道路交通情報の提供等に資するため、インターネット、防災行政無線及び防災メール等を活用した道路・交通に関する災害情報等の提供に努める。

## (6) 駐車対策の推進

道路交通の安全と円滑を図り、都市機能の維持及び増進に寄与するため、交通の状況に応じた駐車対策を推進する。

## (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

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 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。

### ウ 子供の遊び場等の確保

子供の安全な遊び場づくり、都市における良好な生活環境づくり等を図るため、既存公園の改善等を推進する。

#### エ 道路法に基づく通行の禁止又は制限

道路の構造の保全や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。

#### オ 地域に応じた安全の確保

冬期の安全な道路交通を確保するため、積雪・凍結対策として適時・適切な凍結防止剤の散布を実施する。

### 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、高速自動車国道等を含めた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整備を図る。

#### (1) 救助・救急体制の整備

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・拡充を図る。

#### (2) 救急医療体制の整備

救急医療体制の基盤となる初期救急医療体制を整備・拡充するため、休日夜間急患センターの設置や在宅当番医制の普及定着化を促進する。

#### (3) 救急関係機関の協力関係の確保等

救急医療施設への迅速かつ円滑な収容を確保するため、救急医療機関、消防機関等の関係機関における緊密な連携・協力を推進するとともに、救急医療機関内の受入れ・連絡体制の明確化等を図る。

### 4 被害者支援の推進

交通事故被害者を支援することは極めて重要であることから、交通事故被害者のための施策を推進する。

## 第2 踏切道の交通の安全

踏切事故は、平成22年以降発生していないが、踏切事故は鉄道運転事故の約3割を占め、改良をすべき踏切道がなお残されている。

こうした現状を踏まえ、踏切事故防止対策を総合的・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す。

## 第3 目標指標

### 1 道路交通の安全

交通死亡事故 ゼロを目指す  
人身事故発生件数 年間400件以下を目指す

本市においては、第9次計画期間中である平成27年に、交通死亡事故発生件数2件、人身事故発生件数451件と、本市の交通事故統計を集計し始めて以来、それぞれ最少を記録した。

交通事故のない社会を実現することが究極の目標であるが、この目標の達成は、現代の交通社会に鑑みると極めて困難である。

本計画における目標指標の設定にあたっては、交通死亡事故は、本市の実績を踏まえながらも、人命尊重の精神に立ち、「交通死亡事故 ゼロ」を目指す。

また、人身事故は、第10次山口県交通安全計画において、人口10万人当たりの人身事故発生件数350件以下を目指す目標が掲げられており、これに基づき、「人身事故発生件数 年間400件以下」を目指す。

### 2 踏切道の交通の安全

踏切事故 ゼロを目指す

踏切事故は、当事者のみならず、乗客や道路交通等に与える影響が大きいことから、引き続き「踏切事故 ゼロ」を目指す。

## 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・団体等が一体となって、高齢化等の社会情勢の変化や交通事故の状況、交通環境の変化のほか、地域の実情に応じて、効果的な対策を効率的に推進する。

### 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り、市民総参加の市民運動として対策を推進する。