

第 1 1 次  
防府市交通安全計画  
(令和 3 年度～令和 7 年度)

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	3
	(2) 計画期間において特に注視すべき事項	3
	ア 先進技術導入への対応	3
	イ 高まる安全への要請と交通安全	3
	ウ 新型コロナウイルス感染症の影響の注視	3
	(3) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進	3
	(4) 地域ぐるみの交通安全対策の推進	4
3	施策の方向	4
	(1) 交通安全思想の普及徹底	4
	(2) 通学路等における交通安全対策の推進	4
	(3) 交通事故から高齢者を守る対策の推進	5
	(4) 救助・救急活動、被害者支援の充実	5
	(5) 公共交通の安全確保	5

## 第3章 現状と課題

1	現状	6
	(1) 道路交通事故の現状等	6
	ア 現状	6
	イ 特徴	6



(ウ)	交通安全情報の提供の推進	2 0
ケ	その他の普及啓発活動の推進	2 1
(ア)	高齢運転者標識及び	
安全運転サポート車等の普及啓発	2 1	
(イ)	悪質性、危険性の高い交通違反防止の広報	2 1
(ウ)	二輪運転者のヘルメットの正しい着用と	
プロテクター着用の推進	2 1	
(エ)	交通事故発生実態の情報提供	2 1
(オ)	交通安全活動に関する会議の開催	2 1
(カ)	「ライトきりかえ運動」の推進	2 1
(キ)	早め点灯の普及啓発	2 2
(ク)	「スピードダウン県民運動」の推進	2 2
(ケ)	「おもてなし交通安全県民運動」の推進	2 2
(コ)	はみ出し事故防止対策の推進	2 2
(サ)	高齢者交通事故防止対策の推進	2 2
(シ)	トラクター等の交通事故防止対策の周知	2 2
(4)	民間団体等の主体的活動の推進	2 2
ア	民間団体への支援の充実	2 2
イ	交通安全ボランティアの養成	2 3
(5)	地域における交通安全活動への参加・協働の推進	2 3
2	道路交通環境の整備	2 3
(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	2 3
ア	生活道路等における交通安全対策の推進	2 4
イ	通学路等における交通安全の確保	2 5
ウ	高齢者、障害者等の安全に係る歩行空間等の整備	2 5
エ	住宅地等の道路上での危険の周知	2 5
(2)	幹線道路における交通安全対策の推進	2 5
ア	事故危険箇所対策の推進	2 5
イ	幹線道路における交通規制	2 6
ウ	重大事故の再発防止	2 6
エ	道路の改築等による交通事故対策の推進	2 6
(3)	交通安全施設等の整備事業の推進	2 7
ア	交通安全施設等の戦略的維持管理	2 7
イ	歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進	2 7
ウ	幹線道路対策の推進	2 7

エ	交通円滑化対策の推進	28
オ	道路交通環境整備への市民参加の促進	28
(4)	歩行空間のユニバーサルデザイン化の推進	28
(5)	自転車利用環境の総合的整備	28
ア	安全で快適な自転車利用環境の整備	28
イ	自転車等の駐車対策の推進	29
(6)	災害に備えた道路交通環境の整備	29
ア	災害に備えた道路の整備	29
イ	災害発生時における情報提供の充実	29
(7)	駐車対策の推進	29
(8)	交通安全に寄与する道路交通環境の整備	29
ア	道路の使用及び占用の適正化	29
イ	道路の掘り返しの規制等	29
ウ	子どもの遊び場等の確保	30
エ	道路法に基づく通行の禁止又は制限	30
オ	地域に応じた安全の確保	30
3	安全運転の確保	30
(1)	高齢運転者対策の充実	30
ア	高齢者に対する教育の充実	30
イ	高齢運転者標識（高齢者マーク）の活用	30
ウ	高齢運転者への支援の推進	31
4	救助・救急活動の充実	31
(1)	救助・救急体制の整備	31
ア	救助体制の整備・拡充	31
イ	多数傷者発生時における救助・救急体制の充実	31
ウ	自動体外式除細動器（AED）の使用も含めた心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動の推進	31
エ	救急救命士の養成・配置等の促進	32
オ	救助・救急用資機材の整備の推進	32
カ	消防防災ヘリコプターによる救急業務の推進	32
キ	救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実	32
(2)	救急医療体制の整備	33
(3)	救急関係機関の協力関係の確保等	33
5	被害者支援の推進	33

第2章	踏切道の交通の安全	34
第3章	目標指標	35
1	道路交通の安全	35
2	踏切道の交通の安全	35
第5章	計画の推進	
1	効果的・効率的な対策の推進	35
2	参加・協働型の交通安全活動の推進	35
	用語解説	36
	資料（防府市の交通事故の推移）	38

# 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10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年をピークにともに減少傾向が続いているが、死者数はここ数年横ばい状況にある。

また、第10次防府市交通安全計画において設定した数値目標の死亡事故ゼロに対して、令和2年中の交通事故の死者数は5人となっている。

また、人身事故発生件数は、目標の年間400件以下を平成30年から3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事故防止対策など、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11次防府市交通安全計画」は、令和3年度から令和7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。

本市は、本計画に基づき、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11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

令和3年度から令和7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、目標や方針を設定したり、交通安全活動に関わったりするなど、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。

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り組みを推進する必要がある。

#### 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、歩道等の歩行空間の整備を実施するなど、人優先の交通安全対策の推進を図ることが重要である。

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する。

これらの施策の推進に当たっては、超高齢化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る。

## (2) 計画期間において特に注視すべき事項

### ア 先進技術導入への対応

今日、道路交通の分野では、衝突被害軽減ブレーキ等の先進安全技術が普及・進展し、事故減少への貢献がみられる。

このほか、新しいタイプのモビリティの登場についても、安全性の観点からの議論を深める必要がある。

### イ 高まる安全への要請と交通安全

感染症を始め、自然災害の影響、治安など、様々な安全への要請が高まる中であっても、確実に交通安全を図り、そのために、国、県、市及び関係団体等が、一層柔軟に必要な連携をしていくことが重要である。

### ウ 新型コロナウイルス感染症の影響の注視

新型コロナウイルス感染症の直接・間接の影響は、道路交通や鉄道交通に及び、様々な課題や制約が生じているほか、市民のライフスタイルや交通行動への影響も認められる。これに伴う交通事故発生状況や事故防止対策への影響を、本計画の期間を通じて注視するとともに、必要な対策に臨機に着手する必要がある。

## (3) 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、令和2年には245件と、4分の1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。

#### (4) 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。

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、支援するシステムを行政、関係団体、住民等の協働により形成していく必要がある。

### 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、交通事故の被害者となりやすい、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

通学路や未就学児を中心に子どもが日常的に集団で移動する経路における交通安全を確保するため、関係機関が連携して通学路等の子どもが移動する経路の合同点検の実施や対策の改善等、継続して安全確保に取り組むとともに、交通安全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、子どもを対象とした参加・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(\*末尾用語解説参照)や、運転免許証の自主返納(\*末尾用語解説参照)等の促進を図る。

また、安全確保のため交差点改良や歩行空間におけるバリアフリー化等を推進する。

### **(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、一たび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10次防府市交通安全計画の期間中は、計画の目標「交通死亡事故ゼロ」に対して、平均4.2人と目標を達成できなかった。

また、第10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400件以下」については、平成30年に353件と初めて達成し、令和2年は245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、令和2年は279人と3割以下まで減少している。

区 分	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
死 者 数(人)	5	2	5	4	5
うち高齢者(人)	4	2	1	4	3
人身事故発生件数(件)	429	423	353	292	245
負 傷 者 数(人)	511	493	428	347	279
うち重傷者数(人)	55	69	67	48	33

(資料：防府市交通統計)

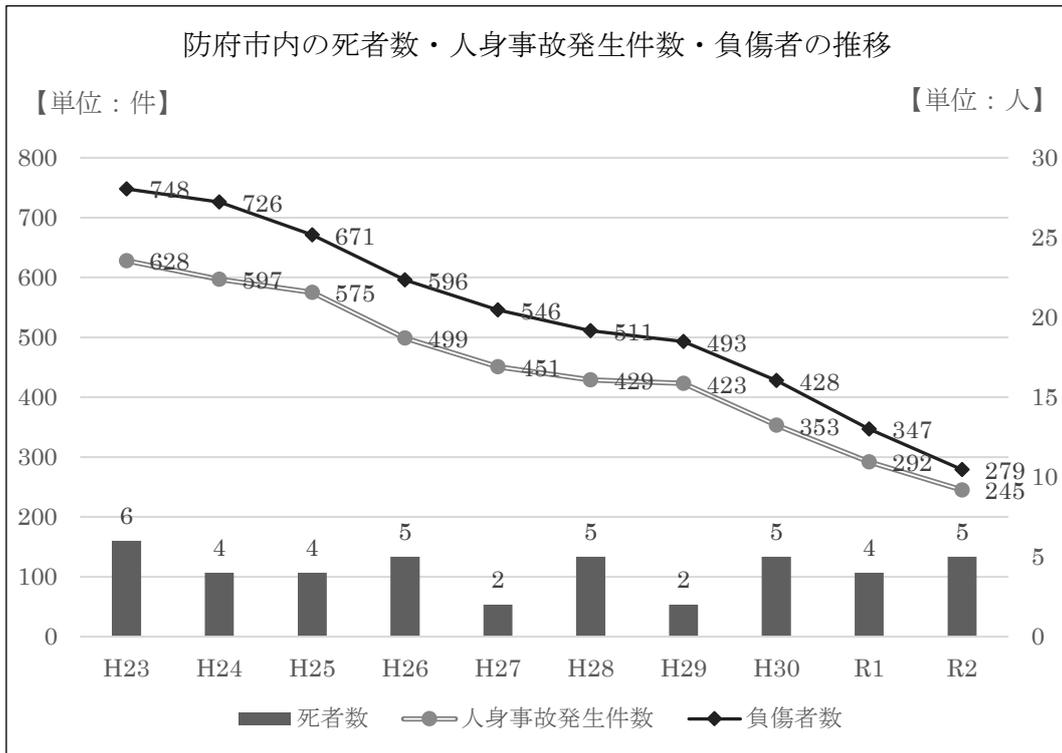
##### イ 特徴

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分の2(21人中14人)を占めており、このうち半数(14人中7人)が歩行中の事故である。

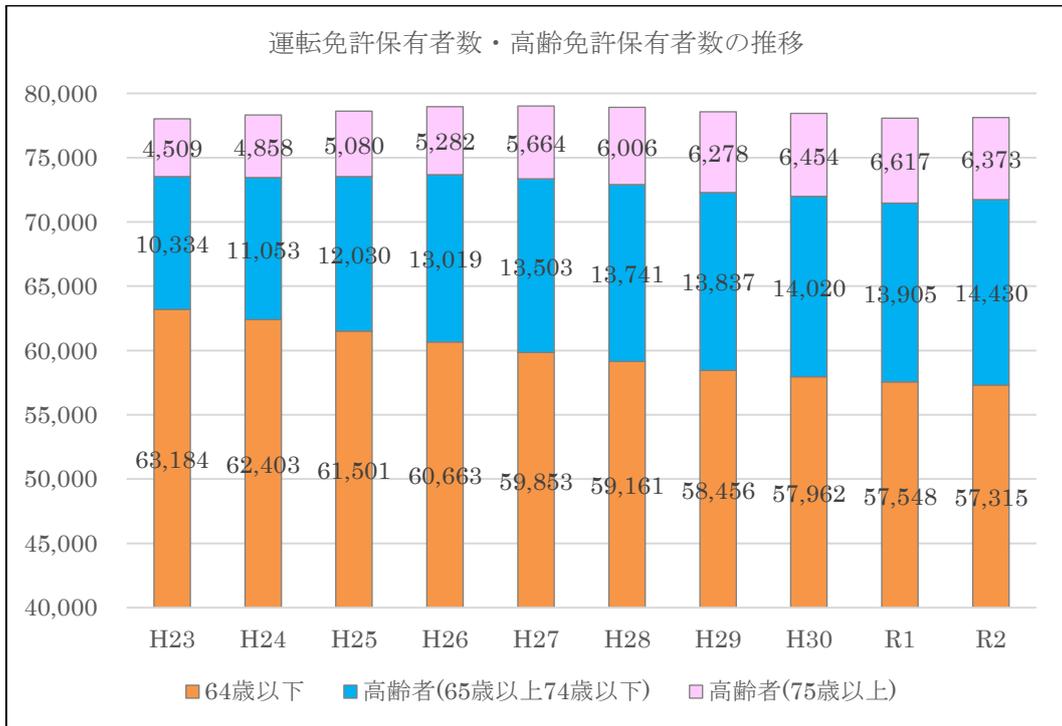
また、自動車対歩行者及び自動車対自転車による死亡事故が全体の5割強(21人中11人)を占めている。

##### ウ 展望

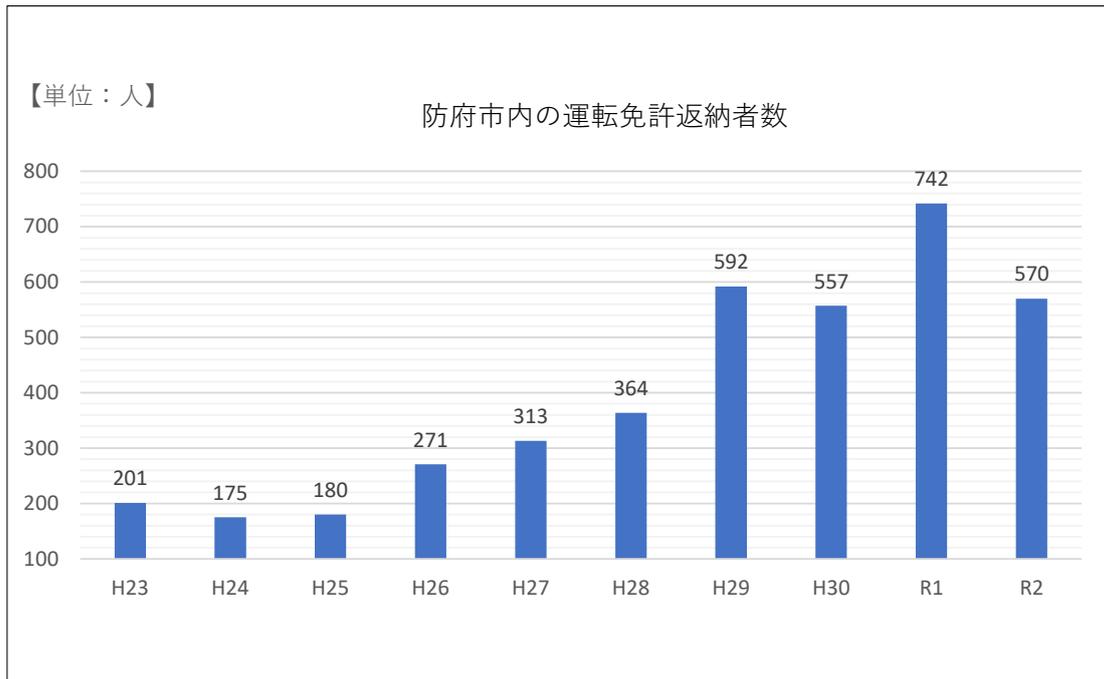
今後、高齢化が一段と進むことから、高齢者が関係する事故の比率が高まることが予想される。中でも高齢の運転免許保有者の増加は、今後の道路交通情勢に少なからず影響を与えるものとする。



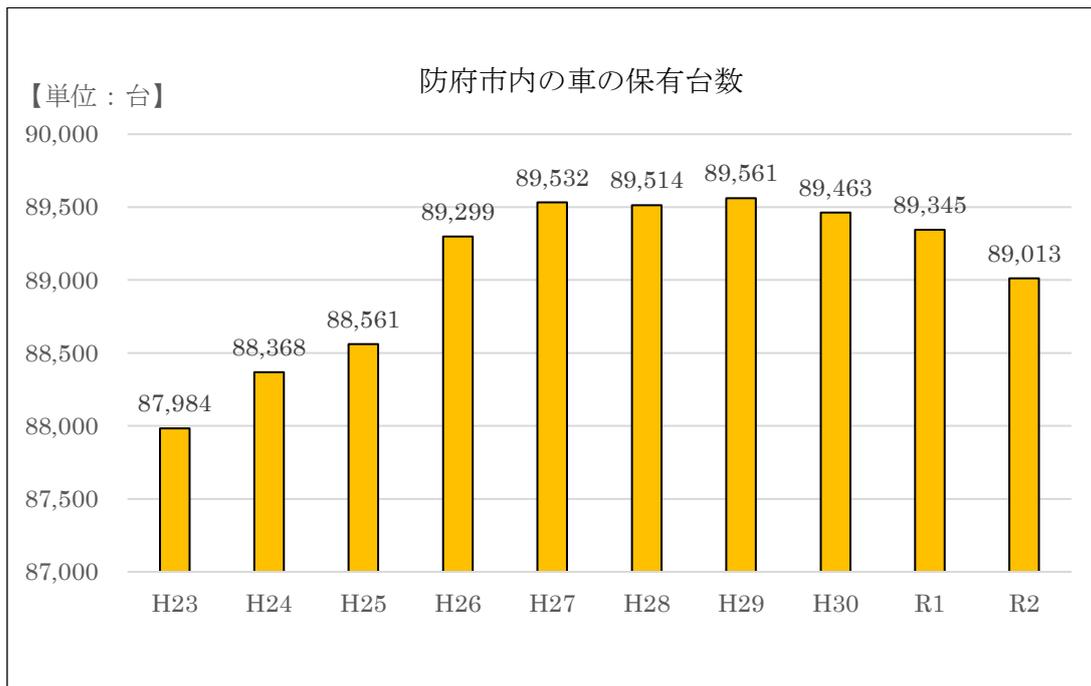
(資料：防府市交通統計)



(資料：防府警察署)



(資料：防府警察署)



(資料：山口県税事務所・防府市課税課)

## (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 高齢者と子どもの安全確保

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、令和2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となっており、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。

また、高齢者が自動車を運転する場合の安全運転を支える対策については、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。

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、通学路等のカラー舗装など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

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。

また、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周知を図るとともに、横断中も安全を確認すること等、歩行者が自らの安全を守るための行動を促すための交通安全教育等を推進する必要がある。

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、構造の改良など、対策・改善に取り組んでいく。

また、市内に33か所（うち3か所は遮断機無し）設置されている踏切のそれぞれの状況を踏まえ、高齢者等の歩行者対策など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 道路交通安全の安全

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。

特に、交通安全に関しては、県、市等それぞれの地域の実情を踏まえた上で、その地域に最も効果的な施策の組合せを、地域が主体となって行うべきであり、生活道路における交通安全対策については、総合的なまちづくりの中で実現していくことが有効であるが、このようなまちづくりの視点に立った交通安全対策の推進に当たっては、市民に一番身近な市や警察署の役割が極めて大きい。

その上で、行政、学校、家庭、職場、団体、企業等それぞれが責任を持ちつつ役割分担しながらその連携を強化し、交通安全に関する各種活動に対してその計画、実行及び評価の各場面において様々な形で積極的に参加し、協働していくことが有効である。

中でも、交通事故被害者やその家族は、交通事故により家族を失い、傷害を負わされるなど交通事故の悲惨さを我が身をもって経験し、理解していることから、交通事故被害者等の参加や協働は重要である。

さらに、防犯や防災と併せて、地域全体の安全として考え、地域における取組を推進する。

#### 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\* 末尾用語解説参照）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を考慮し、自転車運転者講習制度(\* 末尾用語解説参照)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とともに、学校保健安全法（昭和 33 年法律第 56 号）に基づき学校安全計画を策定し、児童生徒等に対する通学を含めた学校生活その他の日常生活における安全に関する指導を実施する。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。

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、教材の充実を図りインターネットを活用した実施主体間の相互利用を促進するなどして、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。特に若年層に対しては、効果的な交通安全情報を提供することにより、交通安全意識の高揚及び主体的な交通安全啓発活動等に取り組む環境づくりに努める。

交通安全教育・普及啓発活動については、国、地方公共団体、警察、学校、関係民間団体、地域社会、企業及び家庭が、互いに連携をとりながら地域ぐるみの活動が推進されるよう促す。

## （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。

児童館及び児童遊園においては、遊びによる生活指導の一環として、交通安全に関する指導を推進する。

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。



幼児に対する交通安全教育

#### 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。

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、交通安全教室を一層推進するほか、教職員等を対象とした心肺蘇生法の実技講習会等を実施する。

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。



小学生に対する交通安全教育

#### 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。

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、交通安全教室を一層推進するほか、教職員等を対象とした心肺蘇生法の実技講習会等を実施する。

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。

また、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、交通安全教室を一層推進する。

関係機関・団体は、高等学校において行われる交通安全教育が円滑に実施できるよう指導者の派遣、情報の提供等の支援を行うとともに、地域において、高校生及び相当年齢者に対する補完的な交通安全教育の推進を図る。

#### 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。

免許取得後の教育は、運転者としての社会的責任の自覚、安全運転に必要な知識及び技能、特に危険予測・回避の能力の向上、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及び交通安全意識・交通マナーの向上を目標とする。

また、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。

さらに、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、交通安全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・教具等の開発等、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。

また、地域における高齢者の安全運転指導を推進するため、高齢者の交通安全指導を行うシルバー交通指導員(\*末尾用語解説参照)等を対象に、参加・体験・実践型の交通安全教育を実施する。

さらに、交通安全教育を受ける機会が少ない高齢者を中心に、出前型講習会や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、地図上に参加者がヒヤリとしたり、ハッとしたりした危険箇所を示したヒヤリハット地図の作成会を開催するほか、反射材用品の活用等、交通安全用品の普及を図る。

一方で、関係団体、交通安全ボランティア、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。

次に、高齢運転者に対しては、高齢者講習及び更新時講習時の内容の充実に努めるほか、関係機関・団体、自動車教習所等と連携して、個別に安全運転の指導を行う講習会等を開催する。

さらに、地域及び家庭において適切な助言等が行われるよう、高齢者、子ども、親の三世代が交通安全をテーマに交流する世代間交流を促進する。



高齢者に対する交通安全教育



家庭訪問による交通安全教育

#### 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、障害の特性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。

#### ク 外国人に対する交通安全教育の推進

外国人に対しては、交通ルールに関する知識の普及を図る交通安全教育を推進するとともに、外国人向け教材の充実等、効果的な交通安全教育に努める。

また、外国人を雇用する事業所や大学等の交通安全意識を高め、外国人の講習会等への参加を促進する。

さらに、訪日外国人の増加も見込まれることから、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、交通ルールの周知活動等を推進する。

### (2) 効果的な交通安全教育の推進

交通安全教育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、情報の提供等、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、シミュレーター等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情報の活用等、効果的な教育手法の開発・導入に努める。

さらに、交通安全教育の効果を確認し、必要に応じて教育の方法、利用する教材の見直しを行うなど、常に効果的な交通安全教育ができるよう努める。

このほか、従前の取組に加え、動画を活用した学習機会の提供、ウェブサイトやSNS等の各種媒体の積極的活用等、対面によらない交通安全教育や広報啓発活動についても効果的に推進する。

### (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。

交通安全運動の重点は、国が定める重点や交通情勢を反映した事項等を踏まえ設定する。

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。



交通安全運動の推進

#### イ 横断歩行者の安全確保

信号機のない横断歩道における歩行者優先ルールの徹底が十分ではないことから、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。

また、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、その信号に従うといった交通ルールの周知を図る。

さらに、手を上げるなどして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ること等、歩行者が自らの安全を守るための交通行動を促すための交通安全教育等を推進する。

#### ウ 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\*末尾用語解説参照）の活用等、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。

また、歩行者等と衝突して加害者となる場合もあり、車両としての自覚・責任が求められることから、意識啓発を図るとともに、関係事業者と連携して、損害賠償責任保険等への加入を促進する。

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、自転車のライトの点灯を徹底し、自転車の側面等への反射材用品の取付けを促進する。

次に、自転車に同乗する幼児の安全を図るため、保護者を対象に、幼児の同乗による運転操作への影響等を自覚できる参加・体験・実践型の交通安全教育を実施するほか、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場合には、シートベルトを着用させるよう広報啓発を実施する。

また、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、全ての年齢層の自転車利用者に対しても、ヘルメット着用の促進を図る。

#### 自転車安全利用五則

- 1 自転車は、車道が原則、歩道は例外
- 2 車道は左側を通行
- 3 歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行
- 4 安全ルールを守る
  - 飲酒運転・二人乗り・並進の禁止
  - 夜間はライトを点灯
  - 交差点での信号遵守と一時停止・安全確認
- 5 子供はヘルメットを着用

エ 後部座席を含めた全ての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底  
シートベルトの着用は、事故発生時の車外放出等の重大な被害を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。

オ 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。その一方で、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る。

また、防府市社会福祉協議会の貸出制度によりチャイルドシートの利用促進を図る。

#### カ 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り、反射材用品等の効果、使用方法等の理解促進に向け、参加・体験・実践型の交通安全教育を実施する。

#### キ 飲酒運転根絶に向けた交通安全教育及び広報啓発活動等の推進

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、交通安全ボランティアや安全運転管理者、酒類製造・販売業者、酒類提供飲食店、駐車場関係者等と連携して、自動車で飲食店に来て飲酒する場合、仲間同士や飲食店の協力を得て飲まない人を決め、その人は酒を飲まずに仲間を自宅まで送り、飲酒運転事故を防止する「ハンドルキーパー運動」の普及啓発を図るなど、地域、職域等における飲酒運転根絶の取組を促進し、「飲酒をしない、させない」という規範意識の確立を図る。

#### ク 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、防府市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。

## ケ その他の普及啓発活動の推進

### (ア) 高齢運転者標識及び安全運転サポート車等の普及啓発

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。

また、高齢運転者が加害者となる交通事故を未然に防止するため、自動ブレーキやペダル踏み間違い時加速抑制装置等の先進技術が搭載された自動車「安全運転サポート車」（通称：サポカー）等に関する普及啓発を行う。

### (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、妨害運転、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) 二輪運転者のヘルメットの正しい着用とプロテクター着用の推進

二輪運転者の被害軽減を図るため、頭部・胸部等保護の重要性の理解促進を図るとともに、ヘルメットの正しい着用とプロテクターの着用について、関係機関・団体と連携して啓発する。

### (エ) 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、防府市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。

### (オ) 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・構成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。

### (カ) 「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。

(キ) 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す。

(ク) 「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。

(ケ) 「おもてなし交通安全県民運動」の推進

県民の交通安全意識と交通マナーの向上を図るため、交通の状況や相手の立場を考えた「思いやり」と「譲り合い」の「おもてなしの心」を持って、安心して快適に利用できる交通環境づくりを推進する。

(コ) 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(\*末尾用語解説参照)」をはじめ、はみ出し事故防止の啓発を推進する。

(サ) 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。

(シ) トラクター等の交通事故防止対策の周知

乗用型トラクター等の事故防止を図るため、作業機を装着・けん引した状態で公道を走行する際の灯火器等の設置、キャビン・フレームの装備、シートベルトの着用等について周知を行う。

#### (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 交通安全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安全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援する。

また、民間団体・交通安全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。



交通ボランティア

### (5) 地域における交通安全活動への参加・協働の推進

交通安全は、地域住民等の安全意識により支えられることから、地域住民にとどまらず、当該地域を訪れ、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促すことが重要である。

このため、行政、民間団体、企業等と住民が連携を密にした上で、交通安全活動を推進することが重要である。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。

## 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、子ども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推進する必要がある。

また、少子高齢化が一層進展する中で、子どもを事故から守り、高齢者や障害者が安全にかつ安心して外出できる交通社会の形成を図る観点から、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の強化を図っていく。

推進にあたっては、警察と道路管理者等において協議を行い、的確かつ着実に安全な道路交通環境の実現に努める。

### (1) 生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備

これまで一定の成果を上げてきた交通安全対策は、主として「車中心」の対策であり、歩行者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、生活道路への通過交通の流入等の問題も依然として深刻である。

このため、地域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等の歩行空間の整備など、「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

交通事故の多いエリアにおいて、公安委員会、道路管理者等が連携し、通過交通の排除や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を図る。

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実施するとともに、必要により通行禁止等の交通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機の LED 化、路側帯の設置・拡幅、物理的デバイス（\*末尾用語解説参照）と組み合わせたゾーン規制の活用等の安全対策や、外周幹線道路を中心として、信号機の改良、光ビーコン（光学式車両感知器）・交通情報板等によるリアルタイムの交通情報提供等の交通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。以下「バリアフリー法」という。）にいう生活関連経路を構成する道路を中心として、音響により信号表示の状況を知らせる音響式信号機、信号表示面に青時間までの待ち時間及び青時間の残り時間を表示する経過時間表示機能付き歩行者用信号機、歩行者等と自動車が通行する時間を分離して交通事故を防止する歩車分離式信号等の整備を促進する。

また、生活道路における交通事故実態の分析結果等を踏まえ、街頭指導活動を強化するとともに、横断歩行者等妨害違反や通行禁止違反等の悪質性、危険性の高い違反、市民から取締り要望の多い迷惑性の高い違反に重点を置き、道路幅員が狭くガードレール等もない生活道路において可搬式速度違反自動取締装置を活用するなど、歩行者保護の観点に立った指導取締りを促進する。道路管理者においては、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。

## イ 通学路等における交通安全の確保

通学路や未就学児を中心に子どもが日常的に集団で移動する経路における交通安全を確保するため、「通学路交通安全プログラム」等に基づく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、未就学児を中心に子どもが日常的に集団で移動する経路の緊急安全点検等の結果を踏まえ、道路交通実態に応じ、学校、教育委員会、保育所等の対象施設、その所管機関、警察、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。

保育所や幼稚園、小学校、児童館等に通う幼児・児童、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、通学路等（キッズゾーン・スクールゾーン）の歩道整備等を推進するとともに、路肩のカラー舗装等の歩行空間の整備を推進する。このほか、押ボタン式信号機、歩行者用信号機の整備、横断歩道等の拡充等による対策を促進する。

## 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、平坦性が確保された幅の広い歩道等の整備を推進する。

また、歩道の段差・傾斜・勾配の改善、音響式信号機や歩車分離式信号等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。

## エ 住宅地等の道路上での危険の周知

住宅地の袋小路など、道路上での遊び等の行為について、道路は自動車などの車両や歩行者が通行するものであり、危険であることから、関係機関や団体と連携し、自治会を通じてチラシを市民に配布し、周知・啓発を行う。

## (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、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、速やかに当該箇所で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・快適な交通を確保するため、次の方針により道路の改築等による交通事故対策を推進する。

(ア) 歩行者及び自転車利用者の安全と生活環境の改善を図るため、歩道等を設置するための既存道路の拡幅、幹線道路の整備と併せた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等の道路交通の安全に寄与する道路の改築事業を推進する。

(イ) 交差点及びその付近における交通事故の防止と交通渋滞の解消を図るため交差点のコンパクト化や右左折車線の設置・延伸等を推進する。

(ウ) 道路の機能と沿道の土地利用を含めた道路の利用実態との調和を図ることが交通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、沿道からのアクセスを考慮した副道等の整備、植樹帯の設置、路上駐停車対策等の推進を図る。

(エ) 商業系地区等における歩行者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、幅の広い歩道や自転車道、自転車専用通行帯等の整備を推進する。

(オ) 交通混雑が著しい中心部、鉄道駅周辺等において、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。

(カ) 歴史的街並みや史跡等卓越した歴史的環境の残る地区において、地区内の交通と観光交通、通過交通を適切に分離するため、歴史的地区への誘導路、地区内の生活道路、歴史的道筋等の整備を体系的に推進する。

### (3) 交通安全施設等の整備事業の推進

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 交通安全施設等の戦略的維持管理

整備後長期間が経過した交通安全施設等の老朽化対策が課題となっていることから、平成 27 年（2015 年）3 月に策定された「山口県公共施設等マネジメント基本方針」等に即して、中長期的な視点に立った交通安全施設の更新、長寿命化、ライフサイクルコスト（\*末尾用語解説参照）の削減等を推進する。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、退色、摩耗等の理由によりその効用が損なわれないよう効果的かつ適切な管理を行う。

#### 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、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。



車両速度の抑制「ゾーン 30」

#### 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。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を実施する。

#### エ 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。

#### オ 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) 歩行空間のユニバーサルデザイン化の推進

高齢者や障害のある人もない人も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、駅、公共施設、福祉施設、病院等を結ぶ道路において、幅の広い歩道の整備や歩道の段差・傾斜・勾配の改善、無電柱化、視覚障害者誘導用ブロックの設置等により、歩行空間の連続的・面的なユニバーサルデザイン化を積極的に推進する。

### (5) 自転車利用環境の総合的整備

#### ア 安全で快適な自転車利用環境の整備

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。



自転車の安全な通行空間の確保

#### 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・撤去等を行う。

### (6) 災害に備えた道路交通環境の整備

#### ア 災害に備えた道路の整備

地震、豪雨、豪雪、津波等の災害が発生した場合においても、安全で安心な生活を支える道路交通を確保する。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。

### (7) 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。

### (8) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

#### ア 道路の使用及び占用の適正化

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。

#### 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する。

ウ 子どもの遊び場等の確保

子ども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 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り、このため、運転者のみならず、これから運転免許を取得しようとする者までを含めた運転者教育等の充実を図る。

また、交通安全山口県対策協議会が実施する、無事故・無違反コンテストの周知を図る。

#### (1) 高齢運転者対策の充実

高齢の運転免許保有者が全保有者の約3割を占め、今後も高齢の運転免許保有者の増加が予想されることから、高齢運転者が安全に運転を継続できるよう、次の対策を推進する。

ア 高齢者に対する教育の充実

高齢者講習の効果的実施や更新時講習における講習内容の充実に努める。特に、高齢者講習においては、運転技術に着目したきめ細かな講習を実施するとともに、より効果的な教育に努める。

イ 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。



高齢運転者標識の普及啓発

#### ウ 高齢運転者への支援の推進

自動車等の運転に不安を有する高齢者が運転免許証を返納しやすい環境の整備を図るため、運転卒業証制度及び運転経歴証明書制度の周知、支援内容の充実及び持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の確保・維持を図る。

### 4 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、警察及び消防等の関係機関が相互の緊密な連携・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。

特に、負傷者の救命率・救命効果の向上を図るため、救急現場又は搬送途上において、一刻も早い適切な救急医療、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推進する。

#### (1) 救助・救急体制の整備

##### ア 救助体制の整備・拡充

交通事故の種類・内容の複雑・多様化に対処するため、救助体制の整備・拡充を図る。

##### イ 多数傷者発生時における救助・救急体制の充実

多重衝突事故等の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、消防機関と災害派遣医療チーム（DMAT\*末尾用語解説参照）の連携による救助・救急体制の充実を図る。

##### ウ 自動体外式除細動器（AED\*末尾用語解説参照）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、救命効果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）の使用も含めた心肺蘇生法等の応急手当について普及啓発を推進する。また、心肺蘇生法等の応急手当の知識・実技について、消防機関、保健所、医療機関、日本赤十字社及び民間団体等の関係機関において、指導資料の作成・配布や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活用して広報啓発活動を推進する。

一方で、応急手当指導者の養成を推進するほか、救急要請受信時における応急手当の口頭指導を図る。

さらに、自動車教習所における教習や取得時講習、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、交通安全の指導者や安全運転管理者、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。

また、業務用自動車を中心に応急手当に用いるゴム手袋、止血帯、包帯等の救急用具の搭載を推進する。

加えて、学校においては、心肺蘇生法（AEDの取扱いを含む。）の実習や講習会の開催により、教員等の指導力・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（AEDの使用を含む。）等の応急手当に関する指導の充実を図る。

#### エ 救急救命士の養成・配置等の促進

プレホスピタルケア（救急現場及び搬送途上における応急処置）の充実を図るため、全救急隊に救急救命士を配置して救急業務を実施しているが、今後も計画的に救急救命士の養成を行うとともに、救急救命士が行うことができる気管挿管や輸液、薬剤投与等の特定行為を円滑に実施するための講習及び実習の実施を推進する。

また、医師の指示又は指導・助言の下に、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る。

#### オ 救助・救急用資機材の整備の推進

交通事故現場等において、負傷者の早期救出ができるよう、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、救急自動車、高度救命処置用資機材等の整備を推進する。

#### 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、ドクターヘリとの相互補完体制を含めて、救急業務における消防防災ヘリコプターの活用を推進する。

#### 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・技術等の向上を図るため、教育訓練の充実を図る。

## (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。

また、初期救急医療体制では対応しきれない入院を要する救急患者の診療を確保するため、病院群輪番制により二次救急医療体制の整備・充実を図るとともに、重篤な救急患者を受け入れるための三次救急医療機関である山口県立総合医療センターとの連携強化を図り、救急患者の状態に応じた迅速・適切な救急医療体制の整備・充実を図る。

さらに、県が構築している救急医療における関係機関の連携や適切な医療の選択を支援する広域災害救急医療情報システム等を活用することにより、救急医療体制の充実を図る。

## (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。

また、医師、看護師等が救急現場及び搬送途上に出動して応急処置を行うことにより救急患者の救命効果の向上を図るため、関係機関とともに、ドクターカーの医療機関への配置について検討を進める。

さらに、救急患者の生体情報を医療機関に提供するため、救急車に搭載した画像伝送システムの活用を継続し、医療機関と消防機関が連携した救急体制の整備を促進する。

## 5 被害者支援の推進

交通事故被害者等は、交通事故により多大な肉体的・精神的・経済的打撃を受けたり、又はかけがえのない生命を絶たれたりしており、このような交通事故被害者等を支援することは極めて重要である。

このため、犯罪被害者等基本法（平成 16 年法律第 161 号）等に基づき、交通事故被害者等のための施策を総合的・計画的に推進する。

特に、交通事故による重度後遺障害者数は依然として高い水準にあることから、重度後遺障害者に対する救済対策の充実を図る。

また、近年、自転車が加害者になる事故において、高額な賠償額となる場合もあり、こうした賠償責任を負った際の支払い原資を担保し、被害者の救済を図るため、関係団体等と連携して、損害賠償保険等への加入を加速化する。

さらに、交通事故被害者等は、精神的にも大きな打撃を受け、交通事故に係る知識・情報が乏しいことも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するなど、被害者支援を推進する。

また、防府市交通災害共済制度の周知及び加入の促進を図る。

## 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 割を占めており、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  
交通事故重傷者数 年間 25 人以下を目指す

本市においては、第 10 次計画期間中の平成 29 年に、交通死亡事故発生件数 2 件、令和 2 年に人身事故発生件数 245 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、「交通死亡事故 ゼロ」を目指す。

また、人身事故は、第 11 次山口県交通安全計画において、令和 7 年(2025 年)までに交通事故死者 36 人以下、交通事故重傷者数 390 人以下を目指す目標が掲げられているが、本市は「交通事故重傷者数 年間 25 人以下」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。

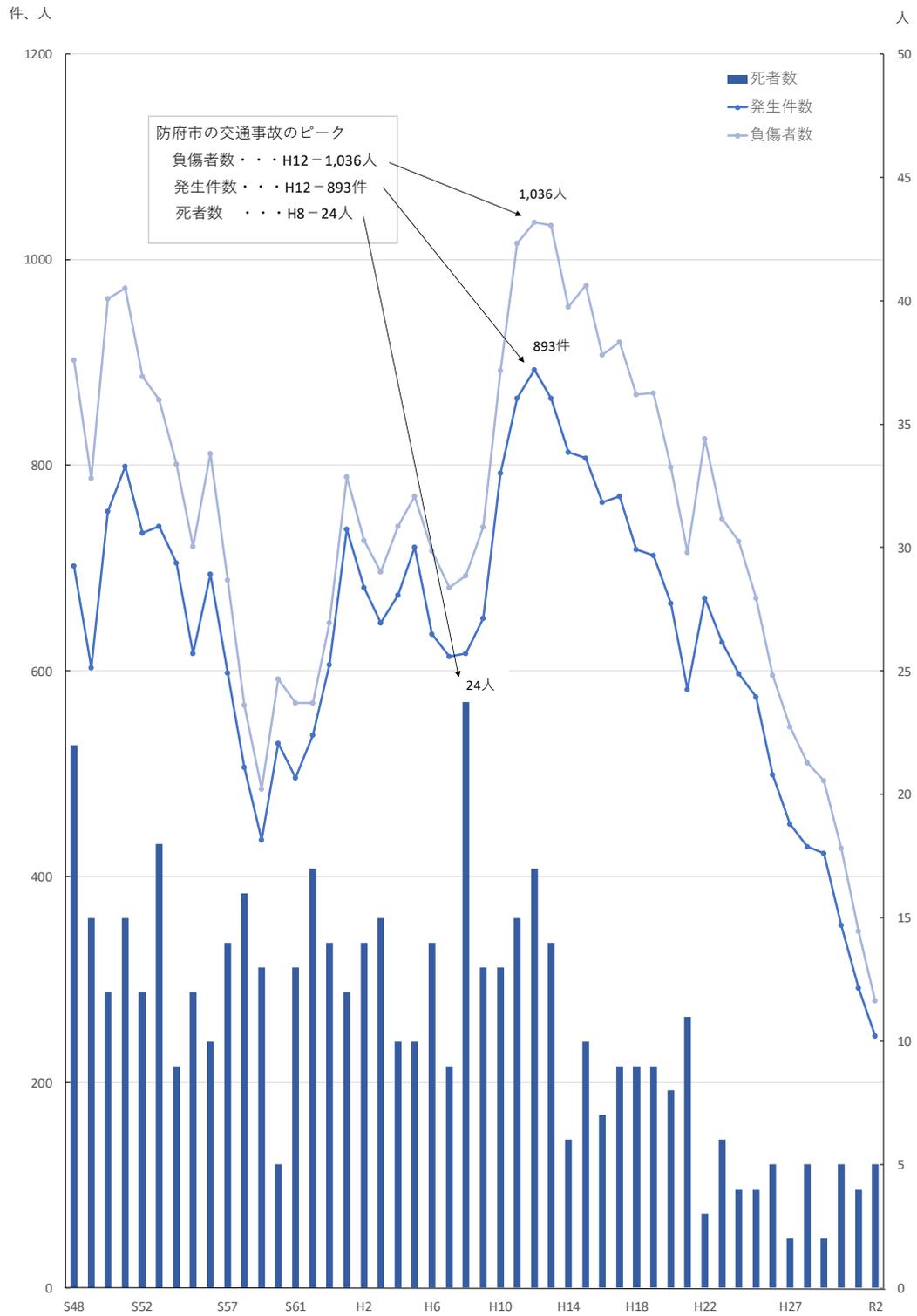
## 用語解説

ページ	用語	解説
P5	高齢ドライバー交通安全定期診断	65歳以上のドライバーを対象に、自動車学校において、専門指導員による無料の実車講習(30分程度)を受講し、専門指導員からの指導・助言を受けることによって自分の運転実態を知るための講習
P5	運転免許証の自主返納	運転免許が不要になったり、加齢に伴う身体機能の低下等のため運転に不安を感じるようになった高齢ドライバーは、自主的に運転免許証を返納することができる。運転免許証を自主返納すると、「運転卒業証」と「運転卒業サポート手帳」(65歳以上)の交付を受けることができ、協賛企業・団体に提示することで、各種割引等の様々な支援を受けることができる。希望により有料で「運転経歴証明書」の交付も受けることができる。
P12	交通安全教育指針	道路交通法第108条の28第1項の規定に基づき、幼児から高齢者までの交通安全教育の内容及び方法について体系的に定めたもの。
P12	自転車運転者講習制度	自転車運転者が危険な行為を(3年以内に2回以上)繰り返すと、交通の危険防止のため県公安委員会が自転車運転者に講習受講を命令。従わなかった場合は5万円以下の罰金。
P16	シルバー交通指導員	高齢者社会の進展とともに、高齢者が被害に遭う交通事故が多く発生していることから、シルバーゾーン(高齢者の通行が多い地域)内に高齢者の交通指導員を置き、高齢者に対する声かけや会合の場での交通安全指導を行う。
P18	自転車安全利用五則	①自転車は、車道が原則、歩道は例外②車道は左側を通行③歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行④安全ルールを守る●飲酒運転・二人乗り・並進の禁止、夜間はライトを点灯、交差点での信号遵守と一時停止・安全確認⑤子どもはヘルメットを着用。
P22	コースアウト4(し)ない運動	はみ出し事故の原因である①ぼんやり運転②脇見運転③居眠り運転④運転中の携帯電話の使用の4つの行為をしないことで事故の防止を図る運動。
P24	物理的デバイス	歩行空間の改善に資する対策のうち、ハンブ、狭さく、シケイン等の設置。
P27	ライフサイクルコスト	製品や構造物(建物や橋、道路など)がつくられてから、その役割を終えるまでにかかる費用をトータルでとらえたもの。

P31	災害派遣医療チーム (DMAT)	医師、看護師、業務調整員で構成され、地域の救急医療体制だけでは対応できないほどの大規模災害や事故などの現場に急行する医療チーム。
P31	自動体外式除細動器 (AED)	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。

資料

防府市の交通事故の推移



## 第 11 次防府市交通安全計画

令和 4 年 3 月

編集発行：防府市生活環境部生活安全課  
(〒747-8501 防府市寿町 7 番 1 号)