

第 1 1 次長門市交通安全計画



～交通事故のない社会を目指して～

令和4年（2022）2月

長門市交通安全対策会議

目 次

第1章 計画策定に当たって	1
1 計画策定の趣旨	1
2 計画の期間	1
第2章 計画策定の基本的考え方	2
1 基本目標	2
2 推進上留意すべき事項	2
（1）交通社会の基本的考え方	2
（2）これからの5年間（計画期間）において特に注視すべき事項	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	5
第3章 現状と課題	6
1 現状	6
（1）道路交通事故の現状等	6
（2）鉄道事故の現状と特徴	8
（3）踏切事故の現状と特徴	8
2 課題	8
（1）道路交通安全対策	8
（2）鉄道交通安全対策	10
（3）踏切道における交通安全対策	10
第4章 計画の内容	11
第1 道路交通の安全	11
1 交通安全思想の普及徹底	11
（1）段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	11
（2）効果的な交通安全教育の推進	15
（3）普及啓発活動の推進	15
（4）民間団体等の主体的活動の推進	20
（5）地域における交通安全活動への参加・協働の推進	20
2 道路交通環境の整備	20
（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	21

(2) 交通安全施設等の整備	2 3
(3) 災害に備えた道路交通環境の整備	2 4
(4) 総合的な駐車対策の推進	2 4
(5) 道路交通情報の充実	2 5
(6) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備	2 5
3 安全運転の確保	2 6
(1) 運転者教育等の充実	2 6
(2) 安全運転管理の推進	2 7
(3) 道路交通に関連する情報の充実	2 7
4 道路交通秩序の維持	2 7
(1) 暴走族等対策の強化	2 8
5 車両の安全性の確保	2 8
(1) 自転車の安全性の確保	2 9
6 救助・救急活動の充実	2 9
(1) 救助・救急体制の整備・拡充	2 9
(2) 救急医療体制の整備	3 1
(3) 救急関係機関の協力関係の確保等	3 1
7 被害者支援の充実と推進	3 1
第2 鉄道交通の安全	3 2
1 鉄道施設等の安全性の向上	3 2
2 鉄道交通の安全に関する知識の普及	3 2
3 救助・救急活動の充実	3 2
第3 踏切道における交通の安全	3 2
1 踏切道の構造改良等の促進	3 2
第4 目標指標	3 4
1 道路交通の安全	3 4
2 鉄道交通の安全	3 4
3 踏切道の交通の安全	3 4
第5章 計画の推進	3 5
1 実施計画の策定	3 5
2 効果的・効率的な対策の推進	3 5
3 参加・協働型の交通安全活動の推進	3 5
注釈	3 6

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に基づき、昭和 46 年度(1971 年度)から 10 次にわたり長門市交通安全計画を策定し、「交通事故のない社会」を目指して関係機関・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。

こうした中、本市では、高齢化の急速な進展により、ほぼ 43.5%が 65 歳以上^{注 1)}という高齢社会が到来しており、このような大きな環境変化を踏まえ、安心して豊かに暮らすためには、その前提として住民の安全と安心を確保していくことが極めて重要である。

特に、交通事故による死傷者数が災害、犯罪等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、交通安全の確保は、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であると言える。

このため、従来から様々な対策がとられてきたところであるが、県内では人身事故と物損事故を合わせた交通事故総件数が平成 27 年に約 4 万 5 千件発生し、交通事故総件数は依然として高い水準で推移しており、更なる対策が必要である。

交通安全対策は、住民一人ひとりの理解と協力の下、関係行政機関・団体が全力を挙げて取り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、人命尊重の考え方に立って、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。

この「第 11 次長門市交通安全計画」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、交通の状況や地域の実態に応じて、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

「交通安全県やまぐち」を実現するため、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) 安全対策の基本的考え方

本計画は、このような観点から、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及びそれらが活動する場としての交通環境という要素について、それら相互の関連を考慮した施策を策定し、かつこれを住民の理解と協力のもと、強力に推進する。

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・運行管理の改善、労働条件の適正化等を図りかつ、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、安全指導の強化等を図る。

一方で、交通社会に参加する住民一人ひとりが、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、住民自ら身近な地域・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していくような仕組みづくりが必要である。

イ 交通環境に係る安全対策

交通環境の整備にあたっては、人優先の考えの下、人間自身の移動空間と自動車や鉄道等の交通施設との分離を図るなどにより、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ものとする。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更なる推進を図ることが重要である。

また、交通安全施設等の整備、交通に関する情報の収集・提供の充実、施設の老朽化対策等も推進する。

(2) これからの5年間（計画期間）において特に注視すべき事項

ア 人手不足への対応

交通に関わる多岐にわたる分野・職種において人手不足の影響がみられ、自動化・省力化等の進展もみられる中で、安全が損なわれることのないよう、安全教育を徹底する等の取組を行う必要がある。

イ 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。また、陸上の分野で、交通機関の運転・運行はもとより、保守点検等多様な場面における自動化への取組が進められている。

先進技術の導入に当たっては、ヒューマンエラー防止を図り、また、人手不足の解決にも寄与することが期待されるが、安全性の確保を前提として、社会的受容性の醸成を進めることが重要である。

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。

ウ 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にあっても、確実に交通安全を図り、そのために、国、県、関係団体などが、一層柔軟に必要な連携をしていくことが重要である。

エ 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、住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令和2年の22件と過去最少の件数を記録す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、多角的にデータを整備・収集し、各施策の効果を検証した上で、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、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促進するため、住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、市、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、住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

通学路や未就学児を中心に子供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供が移動する経路の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。

(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推進を図る。

(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、また、被害を最小限に抑えるため、迅速な救助・救急活動及び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。

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

本市の交通事故数は、昭和44年に件数172件、死者7人、負傷者210人を記録し、**注2)**抜本的な交通安全対策を図る必要に迫られた。そのため、昭和45年に制定された交通安全対策基本法に基づき、交通安全計画を策定し、交通安全対策を強力に推進してきた。

近年、本市の交通事故件数は減少傾向にある。また、負傷者数も交通事故件数に比例して減少傾向にある。死者数についても少ない数値で推移しており、第10次長門市交通安全計画の期間中（平成28年から令和2年）の死者数は、0人から3人と横ばいに推移している。（資料1）

イ 特徴

近年の県内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死者の半数を超えており、このうち半数近くが歩行中の事故で、その大半が横断歩道外を横断中となっている。

また、道路形状別や事故類型別では、直路や車両単独での事故が多発しているほか、はみ出し事故も多発している。

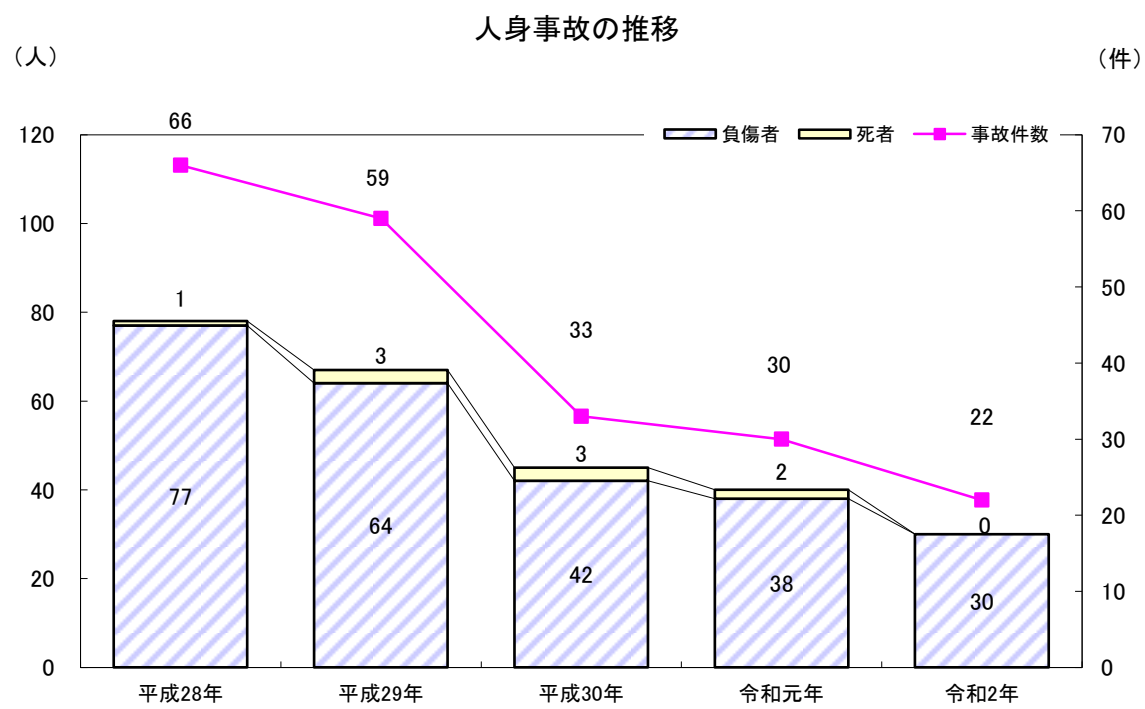
これらの要因として、人口の高齢化をはじめ、分散している都市間を移動する手段として自動車利用の比率が高いことや、危険認知速度が高いことが考えられる。

本市においても、同様の傾向がみられる。（資料2）

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一層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大きな影響を与えるものと考えられる。

資料 1



資料 2

運転者別人身交通事故発生状況

	平成 2 8 年	平成 2 9 年	平成 3 0 年	令和元年	令和 2 年
事故件数	66	59	33	30	22
うち高齢者	24	19	6	10	8
(%)	36.4	32.2	18.2	33.3	36.4
死者	1	3	3	2	0
うち高齢者	0	2	2	2	0
(%)	0.0	66.7	66.7	100.0	0.0
負傷者	77	64	42	38	30
うち高齢者	20	17	9	8	10
(%)	26.0	26.6	21.4	21.1	33.3

(2) 鉄道事故の現状と特徴

ア 現状

県内の鉄道交通の運転事故は、長期的には減少傾向にあるが、平成 27 年度から令和元年度までの 5 年間に 44 件(死者 29 人、負傷者 8 人)の事故が発生している。

長門市内の鉄道の運転事故は、平成 28 年度から令和 2 年度までの過去 5 年間発生していない。

イ 特徴

平成 28 年度の運転事故 15 件のうち、7 件は踏切道以外での線路内立入り、6 件は踏切での直前横断によるものである。令和元年度も運転事故 10 件のうち、7 件は線路内立入りであって、死者数 7 人は全て線路内立入りによるものである。

(3) 踏切事故の現状と特徴

ア 現状

県内において、平成 27 年度から令和元年度までの 5 年間に 19 件の踏切事故（死者 8 人、負傷者 5 人）が発生し、鉄道の運転事故の約 4 割を占めている状況にある。

長門市内においては、平成 30 年度に 2 件踏切事故が発生している。

長門市での踏切事故発生状況

区 分	平成 2 8 年	平成 2 9 年	平成 3 0 年	令和元年	令和 2 年	合 計
事故件数	0	0	2	0	0	2
死 者 数	0	0	0	0	0	0
負傷者数	0	0	0	0	0	2

イ 特徴

県内の平成 27 年度から令和元年度までの 5 年間に発生した踏切事故 19 件を見ると、直前横断が 8 件（40%）と最も多く、続いて停滞が 5 件（25%）、側面衝突及び限界支障がそれぞれ 2 件（10%）となっている。

死傷者数（13 人）を年齢別でみると、65 歳以上は 4 人（30%）となっている。なお、第 9 次山口県交通安全計画の期間中の高齢者が関係する割合は 60%であった。

2 課題

(1) 道路交通安全対策

ア 高齢者と子供の安全確保

本市では、約 43%が 65 歳以上と全国に比べ早いペースで高齢化が進んでおり、高齢者の交通安全対策を重点的に取り組む必要がある。

その際には、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べきである。現に、道路横断中の高齢歩行者事故の割合が高いことや高齢の運転免許保有者の増加に伴い、高齢運転者による事故の増加が懸念されることから、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の相違に着目し、それぞれの特性を理解した対策を推進する。特に、高齢運転者が事故を起こさないようにするための対策を強化することが喫緊の課題である。

特に、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の対策については、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、多様なモビリティの安全な利用を図るための対策、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。また、年齢等にかかわらず多様な人々が利用しやすいよう生活環境を設計すると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を形成する。

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、未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路や通学路等の子供が移動する経路において、危険箇所の把握と改良・歩道の整備等の安全・安心な歩行空間の整備、見守り活動の推進などに取り組む。

また、高齢者や子供に対しては、地域の交通情勢に応じた交通安全教育等の対策を講じる必要がある。

イ 生活道路における安全確保

本市において、交通事故による死者数については、生活道路や幹線道路の路線に関係なく、低水準で横ばいに推移している。

しかしながら、人身事故は依然発生しており、人優先の考え方のもと、未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路、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、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、各地域に応じた生活道路を対象として、今後は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推進していく必要がある。

その他、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。

このような取組を続けることにより、「生活道路は人が優先」という意識が市民に深く浸透することを目指す。

(2) 鉄道交通安全対策

鉄道の運転事故がゼロで推移しているが列車の衝突や脱線等がひとたび発生すれば、多数の死傷者を生じるおそれがあることから、重大な列車事故の未然防止、鉄道利用者等の関係する事故を防止するため、対策を講じる必要がある。

(3) 踏切道における交通安全対策

踏切道にあつては、立体交差化、構造の改良、歩行者等立体横断施設の整備、踏切保安設備の整備、交通規制、統廃合等の対策を実施すべき踏切道がなお残されていることから高齢者等の歩行者対策等、それぞれの踏切の状況等を勘案しつつ、より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、住民すべての願いである。その中でも交通事故は、住民にとって「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住民全てが、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共生の交通社会の形成を図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すべての住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、交通安全は、地域社会と密接な関係を有することから、地域の交通事情等を踏まえた上で、それぞれの地域における活動を強化していくことが重要であり、県、市の果たす役割は極めて大きい。

その上で、行政、学校、家庭、職場、地域等が役割分担しながらその連携を強化し、また、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。

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、自他の生命尊重という理念の下に、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つけるためには、人間の成長過程に合わせ、生涯にわたる学習を促進して住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。

(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て、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る。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する。

幼稚園・保育園等においては、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、教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・団体等は、幼稚園・保育園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、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、交通ボランティアによる幼児に対する通園時の安全な行動の指導、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。

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の必要な技能及び知識を習得させるとともに、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、特別の教科 道徳、総合的な学習の時間、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・団体等は、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、児童に対する交通安全教育の推進を図る。また、児童の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、児童に対し、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。

さらに、交通ボランティアによる、児童に対する安全な行動の指導、を行う。

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、必要な技能及び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、特別の教科 道徳、総合的な学習の時間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、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・団体等は、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、保護者対象の交通安全講習会や中学生に対する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、必要な技能及び知識を十分に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に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、特別活動など学校の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。特に、二輪車・自動車の安全に関する指導については、生徒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向上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、交通安全教室を一層推進するほか、教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、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、高校生及び相当年齢者に対する交通安全教育の推進を図る。また、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。

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、免許取得時及び免許取得後の運転者の教育を中心として実施する。

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を図る。

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や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実施する。

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性化を図る。

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、交通ボランティア等による教育活動を促進する。

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、県と連携し、高齢者に対する交通安全指導担当者の養成、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推進する。

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等を対象に、参加・体験・実践型の交通安全教育を推進する。

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、地図上に参加者がヒヤリとしたり、ハットしたりした危険箇所を示したヒヤリ地図注3)の作成会等を開催するほか、反射材用品の活用等、交通安全用品の普及を図る。

一方で、関係機関・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、高齢者に対する交通安全教育を実施する。

また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指導・助言等が行われるよう、3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。

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を活用のほか、手話通訳や字幕入りDVDの活用等に努めるとともに、参加・体験・実践型の交通安全教育を開催するなど、障害の内容に応じたきめ細かい交通安全教育を推進する。

ク 外国人に対する交通安全教育の推進

外国人に対し、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とともに、外国人向け教材の充実など、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。

(2) 効果的な交通安全教育の推進

交通安全教育を行うにあたっては、受講者が、安全に道路を通行するための技能及び知識を習得し、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。

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。

また、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。

(3) 普及啓発活動の推進

ア 交通安全運動の推進

長門市交通安全推進協議会等の構成機関・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、住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。

また、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る。

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、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）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。

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加速化する。

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。

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などを自覚できる参加・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、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る。

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効果や正しい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正しい着用の徹底を図る。

特に、後部座席の着用率が低いことから、県、関係機関・団体等と連携して、シートベルトの着用徹底を啓発する。

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、高速道路だけでなく、一般道においても後部座席を含めたすべての座席でのシートベルト着用の徹底を図る。

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、幼稚園・保育園、医療機関等と連携し、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供には、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、長門市社会福祉協議会が実施しているチャイルドシートの貸出制度の活用を通じて、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の実施や関係機関・団体等と連携した反射材用品等の展示会の開催等を推進する。

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、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、広報誌、ケーブルテレビ、ホームページ、防災メール等を活用し、交通事故等の実態を反映し、日常生活に密着したものや交通事故被害者等の声を反映したものなど、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・広範な住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、加齢に伴う身体機能の変化が交通行動に及ぼす影響等について科学的な知見に基づいた広報を積極的に行うとともに、他の年齢層へ的高齢者の行動特性について理解促進を図る。

(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、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

住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、ホームページや防災メール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

長門市交通安全推進会議等の関係機関・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) 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。

(コ) 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。

(サ) 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、効果的かつ積極的に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 長門市交通指導員の育成

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に対しては、資質の向上に資するため、情報の提供や研修会等を行うなどにより、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。

また、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。

具体的には、住民参加によるヒヤリ地図の作成や交通安全点検など、住民が積極的に参加できる環境づくりに取り組む。

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、歩行者や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ため、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、身近な生活道路の安全の推進に取り組む必要がある。

また、少子高齢化が一層進展する中で、子供を事故から守り、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。

(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ず、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を積極的に整備するなど、「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、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 通学路等の歩道整備の推進

通学路や未就学児を中心に子供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供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、保育所や幼稚園の対象施設、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、通学路等の歩道整備等を積極的に推進するとともに、路肩のカラー舗装、防護柵・ライジングボラード等の設置、自転車道・自転車専用通行帯・自転車の通行位置を示した道路等の整備を推進する。

イ 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積極的に推進する。

また、歩道の段差・傾斜・勾配の改善、音響式信号機、自転車駐車場、障害者用の駐車ます等を有する自動車駐車場等の整備を推進する。

あわせて、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等を推進する。

さらに、視覚障害者誘導用ブロックや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する。

ウ 事故危険箇所対策の推進

特に事故の発生割合の大きい事故危険箇所においては、警察署や道路管理者と連携して集中的な事故抑制対策を実施する。事故危険箇所においては、交差点改良、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、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。

エ 適切に機能分担された道路網の整備

(ア) 交通流の鈍化の促進

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。

(イ) 安全性の向上

一般道路に比較して安全性が高い高規格道路等により、それらを利用しやすい環境を整備し、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を向上させる。

(ウ) 地域に応じた道路機能の分化

市内の観光地においては、地域内の交通と観光交通、通過交通を適切に分離するため、観光施設への誘導路、地域内の生活道路等の整備を推進し、観光客が安心してまち歩きできる道路環境整備を推進する。

オ 改築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) 道路空間の再配分

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道や自転車専用通行帯、自転車の通行位置を示した道路の整備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) 道路利用実態との調和を踏まえた整備

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る。

(ウ) 商業系地区等における整備

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、幅の広い歩道や自転車道、自転車専用通行帯等の整備を推進する。

(2) 交通安全施設等の整備

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 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、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。

イ 歩行者・自転車対策の推進

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や未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経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。

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。

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主体的な参加の下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とともに、道路利用者等が日常から抱いている意見を道路交通環境の整備に反映する。

(3) 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

豪雨、豪雪、地震、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を確保する。

災害発生時においても、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橋梁の耐震対策、災害時の迂回路や避難路の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。

イ 災害発生時における交通規制

災害発生時には、被災地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交通規制を迅速かつ的確に実施する。

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・分析・提供し、復旧や緊急交通路、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する。

（４）総合的な駐車対策の推進

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、交通の状況や地域の特性に応じた総合的な駐車対策を推進する。

ア 駐車場等の整備

駐車場整備地区の指定と駐車場整備計画の策定の支援のため、交通実態や駐車実態を把握し、計画的・総合的な駐車対策を推進する。

特に、観光地周辺における駐車場整備を推進する。

イ 違法駐車締め出し気運の醸成・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・団体と連携して、住民への積極的な理解と協力を得ながら違法駐車排除する気運の醸成・高揚を図る。

（５）道路交通情報の充実

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とともに、ライブカメラ等の整備による情報収集・提供体制の充実を図る。

（６）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

電柱、看板等工作物の設置、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) 不法占用物件の排除等

道路交通に支障を与える店頭の陳列商品、工事資材等の不法占用物件等については、実態把握、排除に努めるとともに、不法占用等の防止を図るための啓発活動を道路利用業者や沿道住民等に対して行う。

(ウ) 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。

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。

イ 子どもの遊び場等の確保

子どもの安全な遊び場づくり、路上遊戯等による交通事故の防止に資するとともに、良好な生活環境づくり等を図るため、都市公園の整備を進める。

さらに、子どもの遊び場等の環境に恵まれない地域又はこれに近接する地域では、公立小学校、中学校の校庭等の開放の促進に努める。

ウ 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、決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。

エ 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・適切な除雪や凍結防止剤散布を実施する。

また、道路利用者の安全な通行を支援するため山間部の交通の要所となる道路には、路面状況等を収集し、インターネット上で道路情報提供を行うライブカメラを設置する。

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、運転者のほか、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に努める。特に、今後大幅に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に図る。

また、道路交通の安全に影響を及ぼす自然現象等に関する適時・適切な情報提供を実施するため、ＩＣＴ等を活用して道路交通に関連する情報提供の充実に図る。

(1) 運転者教育等の充実

安全運転に必要な知識及び技能を身に付けた上で、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に図るとともに、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。

また、これらの機会が、単なる知識や技能を教える場にとどまることなく、個々の心理的・性格的な適性を踏まえた教育、交通事故の悲惨さの理解を深める教育、自らの身体機能の状況や健康状態について自覚を促す教育等を行うなど、教育内容の充実に図る。

ア 運転者に対する再教育等の充実

運転者の運転特性に起因する交通事故を防止するため、企業や団体等に対して県総合交通センター等での運転適性検査の受検を勧奨する。

また、指定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等、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、実車を用いた参加・体験・実践型の運転者教育を推進する。

イ 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安全運転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。

ウ 高齢運転者対策の充実

高齢化の進展により高齢者が安全に運転を継続できるよう、高齢者講習に努め、安全な高齢運転者を保護育成する。

エ 高齢運転者支援の推進

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地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の整備・拡充を図る。

オ 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
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、着用効果の啓発等着用推進キャンペーンを積極的に実施する。

(2) 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（以下「安全運転管理者等」という。）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が適切に行われるよう安全運転管理者等を指導する。

(3) 道路交通に関連する情報の充実

道路交通に影響を及ぼす台風、大雨、竜巻等の激しい突風、地震、津波、火山噴火等の自然現象について、的確な実況監視を行い、関係機関、道路利用者等が必要な措置を迅速にとり得るよう、特別警報・警報・予報等を適時・適切に発表して事故の防止・軽減に努める。また、これらの情報の内容の充実と効果的利活用の促進を図るため、防災関係機関等との間の情報の共有やＩＣＴの活用等に留意し、気象観測予報体制の整備、地震・津波・火山監視体制の整備、各種情報の提供、気象知識等の普及を行う。

また、道路の降雪状況や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。

4 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には、道路交通秩序の維持を図る必要がある。

暴走族等対策については、関係機関・団体と連携し、地域が一体となって暴走族追放気運の高揚等に努め、暴走行為をさせない環境づくりを推進する。

(1) 暴走族等対策の強化等

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
暴走族追放気運を高揚させるため、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する指導等を促進する。

さらに、関係団体等との連携の下に暴走族への加入阻止、暴走族からの離脱等の支援指導を徹底する。暴走族問題と青少年の非行等問題行動との関連性を踏ま

え、地域の関係団体等との連携を図るなど、青少年の健全育成を図る観点から施策を推進する。

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い集場所として利用されやすい施設の管理者に協力を求め、暴走族等をい集させないための施設管理等の環境づくりを推進するとともに、地域における関係機関・団体が連携を強化し、暴走行為等ができない道路交通環境づくりを積極的に行う。

ウ 車両の不正改造の防止

企業、関係団体の協力の下、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。

5 車両の安全性の確保

近年、自動車に関する技術の進歩は目覚ましく、様々な先進安全技術の開発・実用化が急速に進んでいる。交通事故のほとんどが運転者の交通ルール違反や運転操作ミスに起因している状況において、こうした技術の活用・普及促進により、交通事故の飛躍的な減少が期待できると考えられる。既に衝突被害軽減ブレーキの普及等に伴い、事故件数及び死傷者数は減少傾向にあるものの、交通事故は依然として高水準にあり、相次いで発生している高齢運転者による事故や子供の安全確保も喫緊の課題であることから、自家用自動車及び事業用自動車双方における先進安全技術の更なる性能向上及び活用・普及促進により着実に交通安全を確保していくことが肝要である。

このような認識の下、従来取り組んできた衝突時の被害軽減対策の進化・成熟化を図ることに加え、事故を未然に防止する予防安全対策について、自動運転技術を含む先進安全技術のより一層の普及促進・高度化等により、更なる充実を図る必要がある。

ただし、先進安全技術を円滑かつ効果的に社会に導入していくためには、最低限の安全性を確保するための基準の策定等に加え、運転者がその機能を正確に把握して正しく使用してもらうための対策も重要である。

また、不幸にして発生してしまった事故についても、車両構造面からの被害軽減対策を拡充するとともに、事故発生後の車両火災防止や車両からの脱出容易性の確保等、被害拡大防止対策を併せて進める。

これらの車両安全対策の普及促進に当たっては、安全性に関する基準の拡充・強化のみならず、自動車製作者や研究機関等による安全な自動車の開発を促進する方策や使用者による安全な自動車の選択を促進する方策等の誘導的施策を連携させ、基礎研究から実用・普及までの各段階に応じて適切に講じる必要がある。

さらに、先進技術の導入により自動車の構造が複雑化するなか、使用過程においてその機能を適切に維持するためには、これまで以上に適切な保守管理が重要となる。特に自動運転技術については、誤作動を起こした場合は事故に直結する可能性が高い

ことから、その機能を適切に保守管理するための仕組みや体制の整備が求められ、自動車整備事業及び自動車検査の制度においても適切に対応しなければならない。

(1) 自転車の安全性の確保

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、自転車利用者が定期的に点検整備や正しい利用方法等の指導を受ける気運を醸成する。自転車事故による被害者の救済に資するため、「交通災害共済」等の保険の普及に努める。

さらに、夜間における交通事故防止を図るため、ライトの取付けの徹底と反射器材等の普及促進を図り、自転車の被視認性の向上を図る。

6 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、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、バイスタンダー（現場に居合わせた人）注 4) 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・拡充

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・拡充を図り、救助活動の円滑な実施を期する。

イ 多数傷者発生時における救助・救急体制の充実

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、救護訓練の実施及び災害派遣医療チーム（DMA T）注 5) 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（A E D）注 6) の使用を含めた心肺蘇生法等の応急手当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、自動体外式除細動器（A E D）の使用も含めた応急手当について、消防機関等が行う講習会等の普及啓発活動を推進する。

このため、心肺蘇生法の応急手当の知識・実技の普及を図ることとし、交通安全の指導に携わる者、安全運転管理者等、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。

学校においては、教職員対象の心肺蘇生法（AEDの取扱いを含む。）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。更には、自動車事故の負傷者に対して迅速かつ適切な応急処置を行うために必要な救急法の知識と技術の普及の観点から、自動車事故救急法講習の確実な実施を図る。

エ 救急救命士の養成・配置等の促進

消防機関において救命救急士を計画的に配置できるようその養成を図り、救急救命士が行える気管挿管、薬剤投与及び輸血など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、救命救急士を含む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注 7)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推進するとともに、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、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・技術等の向上を図るため、教育訓練の充実を強力に推進する。

（２）救急医療体制の整備

ア 救急医療機関等の整備

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、休日夜間診療のための医療機関の設置を促進する。

また、初期救急医療体制では応じきれない入院を要する重症救急患者の診療を確保するため、市内の医療施設の役割分担と連携を進めながら、病院群輪番制による第二次救急医療体制の整備を図るとともに、重篤な救急患者を受け入れるための第三次救急医療体制として、ドクターヘリの活用を推進することにより、救急患者の状態に応じた迅速・適切な救急医療体制の確保を図る。

イ ドクターヘリ事業の推進

救急患者への救命医療を救急現場から直ちに行い、救急医療施設へ一刻も早く搬送し、交通事故等で負傷した患者の救命率の向上や後遺症を軽減させるため、医師等が同乗し救命医療を行いながら搬送できるドクターヘリが山口大学医学部附属病院において運航していることから、引き続き、運航主体や関係機関が連携した取組を支援し、救急業務におけるヘリコプターの積極的な活用を推進する。

(3) 救急関係機関の協力関係の確保等

救急医療施設へ迅速かつ円滑に患者を収容するため、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・協力関係の確保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、救急患者の救命効果の向上を図るため、医師、看護師等が救急現場及び搬送途上に出動し、応急処置を行うことについて検討を進めるほか、医療機関と消防機関が相互に連携を取りながら効果的な救急体制の整備を促進する。

さらに、道路交通に限らず、すべての交通分野において、特に多くの傷病者の生じる大規模な事故が発生した場合に備え、DMATの活用を推進する。

7 被害者支援の充実と推進

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、大きな不幸に見舞われており、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。

交通事故被害者等は、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し、被害者支援を積極的に推進する。

第2 鉄道交通の安全

人や物を大量に、高速に、かつ、定時に輸送できる鉄道（軌道を含む。以下に同じ。）は、住民生活に欠くことのできない交通手段であるが、一たび列車の衝突や脱線等が発生すると、多数の死傷者を生じるおそれがある。

このため、住民が安心して利用できる、一層安全で安定した鉄道輸送を目指し、重大な列車事故やホームでの事故への対策等、各種の安全対策を総合的に推進していく必要がある。

1 鉄道施設等の安全性の向上

多発する自然災害へ対応するために、防災・減災対策の強化が喫緊の課題となっている。このため、切土や盛土等の土砂災害への対策の強化等を推進する。また、地震等に備えて、鉄道ネットワークの維持や一時避難場所としての機能の確保等を図るため、主要駅や高架橋等の耐震対策を推進する。

さらに、駅施設等について、高齢者、障害者等の安全利用にも十分配慮し、内方線付点状ブロック等の整備などによるホームからの転落防止対策を引き続き推進する。

2 鉄道交通の安全に関する知識の普及

人身障害事故と踏切障害事故の多くは、利用者や踏切通行者、鉄道沿線住民等が関係するものであることから、これらの事故の防止には、鉄道事業者による安全対策に加えて、利用者等の理解と協力が必要である。このため、学校、沿線住民、道路運送事業者等を幅広く対象として、関係機関等の協力の下、全国交通安全運動において広報活動を積極的に行い、鉄道の安全に関する正しい知識を浸透させる。

3 救助・救急活動の充実

鉄道の重大事故等に備え、避難誘導、救助・救急活動を迅速かつ的確に行うため、訓練の充実や鉄道事業者と消防機関、医療機関その他の関係機関との連携・協力体制の強化を図る。

第3 踏切道における交通の安全

1 踏切道の構造改良の促進

歩道が狭隘な踏切道についても、踏切道内において歩行者と自動車等が錯綜することがないように歩行者滞留を考慮した、事故防止効果の高い構造への改良を促進する。

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押ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図る必要があるため、広報活動等を強化するとともに、学校、自動車教習所等において、踏切の通過方法等の教育を推進する。

第4 目標指標

1 道路交通の安全

交通事故死者数	ゼロ
人身事故発生件数	40 件 以下

道路交通事故のない社会を達成することが究極の目標であるが、一朝一夕にこの目標を達成することは困難であると考えられることから、「令和7年までに交通事故死者数36人 以下を目指す。令和7年までに交通事故重傷者数390人 以下を目指す。」という山口県目標に沿って本市では令和7年度までに交通事故死者数ゼロと人身事故発生件数40件以下を目指して交通安全対策を強力に推進するものとする。

2 鉄道交通の安全

人身事故発生件数	ゼロ
----------	----

鉄道交通における乗客の死亡事故はあってはならず、ゼロを目指す。

また、運転事故全体の死者数は、第9次及び第10次の山口県交通安全計画の各期間中の平均が5～6人であることから、それ以下を目指す。

3 踏切道の交通の安全

踏切事故件数	ゼロ
--------	----

踏切事故はあってはならず、ゼロを目指す。

第5章 計画の推進

1 実施計画の策定

毎年度、具体的な実施計画である「長門市交通安全実施計画」を策定し、具体的・計画的な推進を図る。

2 効果的・効率的な対策の推進

交通安全対策については、悲惨な交通事故の根絶に向け、厳しい財政事情を踏まえつつも、交通安全を確保することができるよう取組を進めることが必要である。そのため、少ない予算で最大限の効果を上げることができる対策に集中して取組むとともに、ライフサイクルコストを見通した交通安全施設等の整備を図るなど効率的な予算執行に配慮するものとする。

また、交通安全に関する施策は多方面にわたっており、これらは相互密接な関連を有するので、有機的に連携させ、総合的かつ効果的に実施することが肝要である。これらの施策は、少子高齢化等の社会情勢の変化や交通事故の状況、交通事情の変化に推進する。

3 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、関係行政機関・団体等の緊密な連携のもとに、それぞれ責任を担いつつ施策を推進するとともに、住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、交通安全に関する施策に計画段階から住民が参加できる仕組みづくり、住民が参加する交通安全点検、地域の特性に応じた取組等により、参加・協働型の交通安全活動を推進する。

注釈

注 1) 令和 3 年 3 月 31 日現在の長門市の住民基本台帳人口 32,819 人、うち 65 歳以上の人口 14,276 人。

注 2) 昭和 44 年の交通事故数は、旧長門市における交通事故件数、死者数及び負傷者数である。その他の年の交通事故件数等は、市町合併前の年の場合、1 市 3 町の合計数であり、市町合併後の年の場合、新市の数である。

注 3) 自らがヒヤリとしたり、ハッとした危険箇所を地図上に示して、身近な危険箇所情報を互いに共有するための地図。

注 4) 救急現場に居合わせた人のことで、救急車到着までの時間に救命のための心肺蘇生等の応急手当を適切に行うことで救命等を格段に伸ばせる人員。

注 5) DMAT : Disaster Medical Assistance Team。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。

注 6) 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。

注 7) 救急現場から医療機関へ患者を搬送するまでの間に、救急救命士や救急隊員が行う応急処置などを、医学的な観点から、その質を確保するために構築する「医師の指示・指導・助言」、「医師による事後検証」、「救急救命士の再教育」の体制。