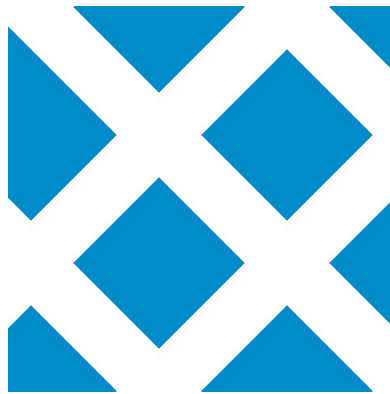


第 11 次

萩市交通安全計画

(令和 3 年度～令和 7 年度)

～ 交通事故のない社会を目指して ～



萩 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 計画の位置付け	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) 人優先の施策の推進	2
(2) 交通社会を構成する要素の考慮	2
(3) 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
(4) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進	3
(5) 地域ぐるみの交通安全対策の推進	3
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	4
(5) 経営トップ主導による自主的な安全管理体制の充実・強化	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
2 課題	6
(1) 道路交通安全対策	6
(2) 鉄道安全対策	7
(3) 踏切道における交通安全対策	8
3 目標指標	8
(1) 道路交通の安全	8
(2) 鉄道交通の安全	8
(3) 踏切道の交通の安全	8

第4章 計画の内容

第1 道路交通の安全	9
------------	---

1	交通安全思想の普及徹底	9
(1)	段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	10
(2)	効果的な交通安全教育の推進	13
(3)	普及啓発活動の推進	13
(4)	民間団体等の主体的活動の推進	17
(5)	地域における交通安全活動への参加・協働の推進	18
2	道路交通環境の整備	18
(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	18
(2)	幹線道路における交通安全対策の推進	19
(3)	交通安全施設等の整備	20
(4)	無電柱化の推進	20
(5)	自転車利用環境の整備等の推進	20
(6)	効果的な交通規制の促進	20
(7)	交通需要マネジメントの推進	21
(8)	災害に備えた道路交通環境の整備	21
(9)	駐車対策の推進	22
(10)	交通安全に寄与する道路交通環境の整備	22
3	安全運転の確保	23
(1)	運転者教育等の充実	23
(2)	安全運転管理の推進	23
(3)	道路交通に関連する気象情報等の充実	23
4	暴走族対策の推進	23
5	自転車の安全性の確保	24
6	救助・救急活動の充実	24
(1)	救助・救急体制の整備	24
(2)	救急医療体制の整備	25
(3)	救急関係機関の協力関係の確保	25
7	被害者支援の充実と推進	26
(1)	自動車損害賠償保障制度等の周知	26
(2)	自転車損害賠償保険等への加入促進	26
(3)	被害者相談窓口等の周知	26
(4)	自動車事故被害者等に対する援助	26
(5)	交通災害共済事業の実施	26
第2	鉄道交通の安全	26
1	鉄道交通の安全に関する知識の普及	27

2	鉄道の安全な運行の確保	27
(1)	気象情報等の充実	27
(2)	大規模な事故等が発生した場合の適切な対応	27
(3)	救助・救急活動の充実	27

第3	踏切道の交通の安全	27
1	踏切道の構造改良の推進	27
2	踏切道の安全に関する知識の普及	28

第5章 計画の推進

1	効果的・効率的な対策の推進	28
2	参加・協働型の交通安全活動の推進	28

第 1 章 計画策定にあたって

1 計画策定の趣旨

交通安全対策基本法に基づき、昭和 46 年度から 10 次にわたり萩市交通安全計画を策定し、関係機関・団体等の協力の下に、総合的かつ計画的な交通安全対策の推進を図ってきた。

その結果、人身事故の件数、死傷者数とも減少し、平成 24 年と平成 26 年においては、交通死亡事故 0 件を達成するなどの成果を収めた。

しかしながら、本市では、少子高齢化の急速な進展により、高齢化率が 40% を超えており、本格的な高齢社会の到来に、人身事故死傷者数における高齢者の占める割合が増加していることから、さらなる対策の実施が必要である。

このような高齢化の進展による高齢運転者の増加など、社会構造やその環境が大きく変化する中において、交通安全対策は、従来にも増して、関係機関や団体、さらには、市民一人ひとりが全力を挙げて取り組まなければならない緊急かつ重要な課題であり、人命尊重の理念の下に、交通事故のない社会を目指し、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推進していかなければならない。

この「第 11 次萩市交通安全計画」は、このような観点から、交通安全対策基本法第 26 条に基づき、令和 3 年度から令和 7 年度までに講ずべき陸上交通の安全に関する施策を定めたものである。

この本計画に基づき、国、県、関係機関・団体等と緊密に連携を保ち、交通の状況や地域の実態に即して、交通安全に関する施策を定め、これを推進していくものである。

2 計画の位置付け

本計画は、交通安全対策基本法第 26 条第 1 項に基づく萩市の計画である。

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

安全で安心して暮らせることは、市民すべての願いであり、人命尊重の理念に基づき、また交通事故がもたらす大きな社会的・経済的損失をも勘案して、交通事故のない社会の実現を目指す。

2 推進上留意すべき事項

(1) 人優先の施策の推進

文明化された社会においては、弱い立場にある者への配慮や思いやりが存在しなければならず、自動車と比較して弱い立場にある歩行者等や高齢者、障がい者、子ども等の交通弱者の安全を確保する必要がある。

このような「人優先」の交通安全思想を基本とした施策を推進する。

(2) 交通社会を構成する要素の考慮

本計画においては、交通社会を構成する人間と車両等が活動する場としての交通環境という2つの要素について、それら相互の関連を考慮しながら、適切で、効果的な施策を総合的に策定して、市民の理解と協力の下、行政と民間が一体となって推進する。

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、指導取締りの強化、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や指導の強化等を図る。

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、市民自らが身近な地域の課題を認識し、交通安全運動に関わるなど、地域の実情に応じた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、人優先の考えの下、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。

また、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などを図る必要がある。

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る。

(3) 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

感染症をはじめ、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、県、国、市町、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、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。

(4) 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28年（116件）と比べ、令和2年では40件（76件減）と5年間で半数以上まで大幅な減少に寄与してきたところであるが、今後、さらに減少させるため、これまでの、対策に加え、発生場所、時間帯、形態、交通量等を詳細に分析し、よりきめ細かな対策を実施するなど、交通情勢の変化に的確に対応した対策を推進する。

(5) 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、自らの問題として市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、支援する環境を、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、人優先の交通安全思想のもと、子どもや高齢者等の交通弱者の行動特性について学び、交通弱者に配慮する思いやりの心を育むとともに、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、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

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、戸別訪問などの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、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制度等の周知を図る。

(5) 経営トップ主導による自主的な安全管理体制の充実・強化

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、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確保する対策を推進する。

また、公共交通機関等へのテロや犯罪等の危害行為により交通の安全が脅かされることのないよう、関係機関、事業者が連携して公共交通機関等の安全を確保していく。

第3章 現状と課題

1 現状

(1) 道路交通事故の現状等

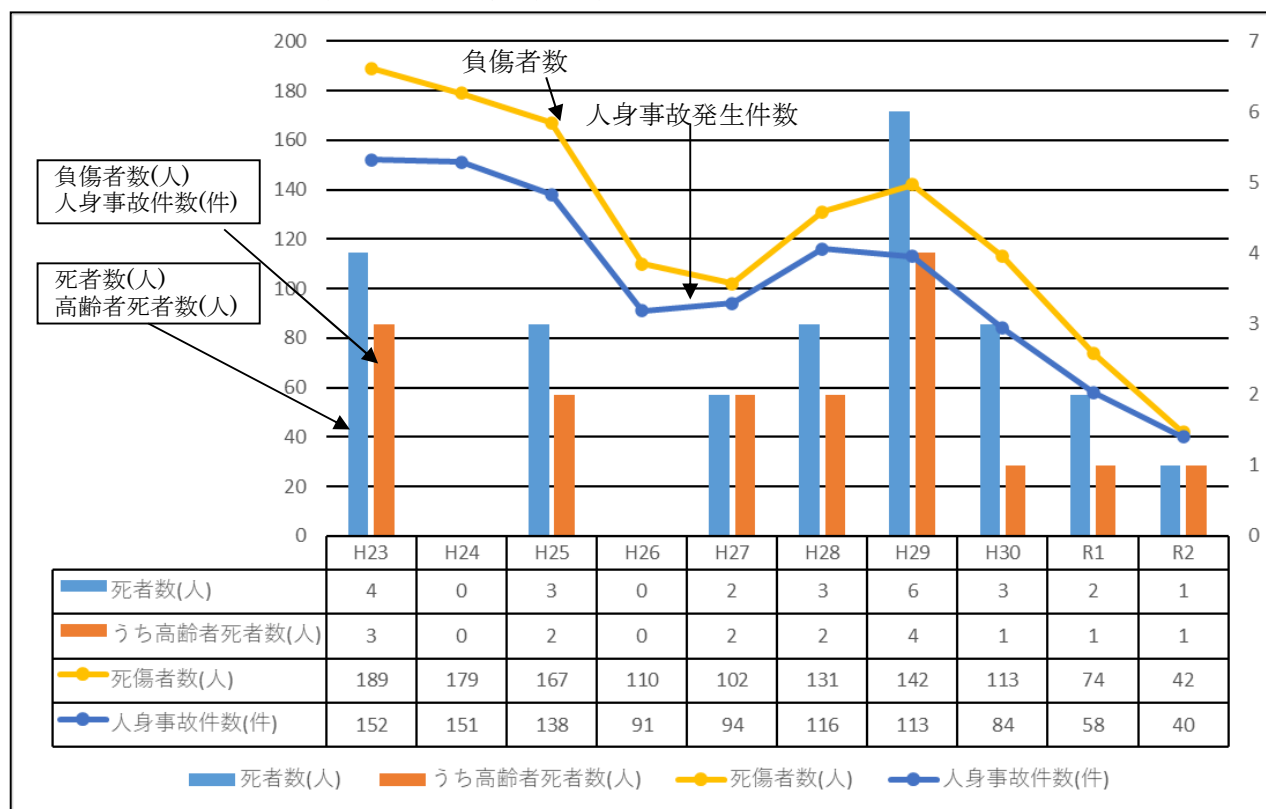
ア 現状

人身事故件数、負傷者数については、平成29年から著しく減少している。死者数については、増減を繰り返しつつも令和2年までに減少に転じている。また、死者数に占める高齢者の割合は、依然として半数以上を占めている。

その中において、第10次交通安全計画の計画期間中（平成28年度から令和2年度までの間）の目標である「交通事故死亡者数1人以下」について、令和2年に達成するとともに、「人身事故発生件数90件以下」の目標についても、平成30年、令和1年、令和2年の3年連続して達成した。

● 道路交通事故発生件数及び死者・負傷者数

資料：山口県警察本部交通企画課



区 分	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
死 者 数(人)	4	0	3	0	2	3	6	3	2	1
うち高齢者死者数	3	0	2	0	2	2	4	1	1	1
負 傷 者 数(人)	185	179	164	110	100	128	136	110	72	41
人 身 事 故 件 数(件)	152	151	138	91	94	116	113	84	58	40

イ 展望

近年の年齢層別死傷者数の割合をみると、高齢者の占める割合が増加し、半数近くを占めていることから、今後、高齢化の進展により、高齢者の免許保有者の占める割合は、年々増加し、高齢者が関与する事故の比率がより一層高まることが予想され、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。

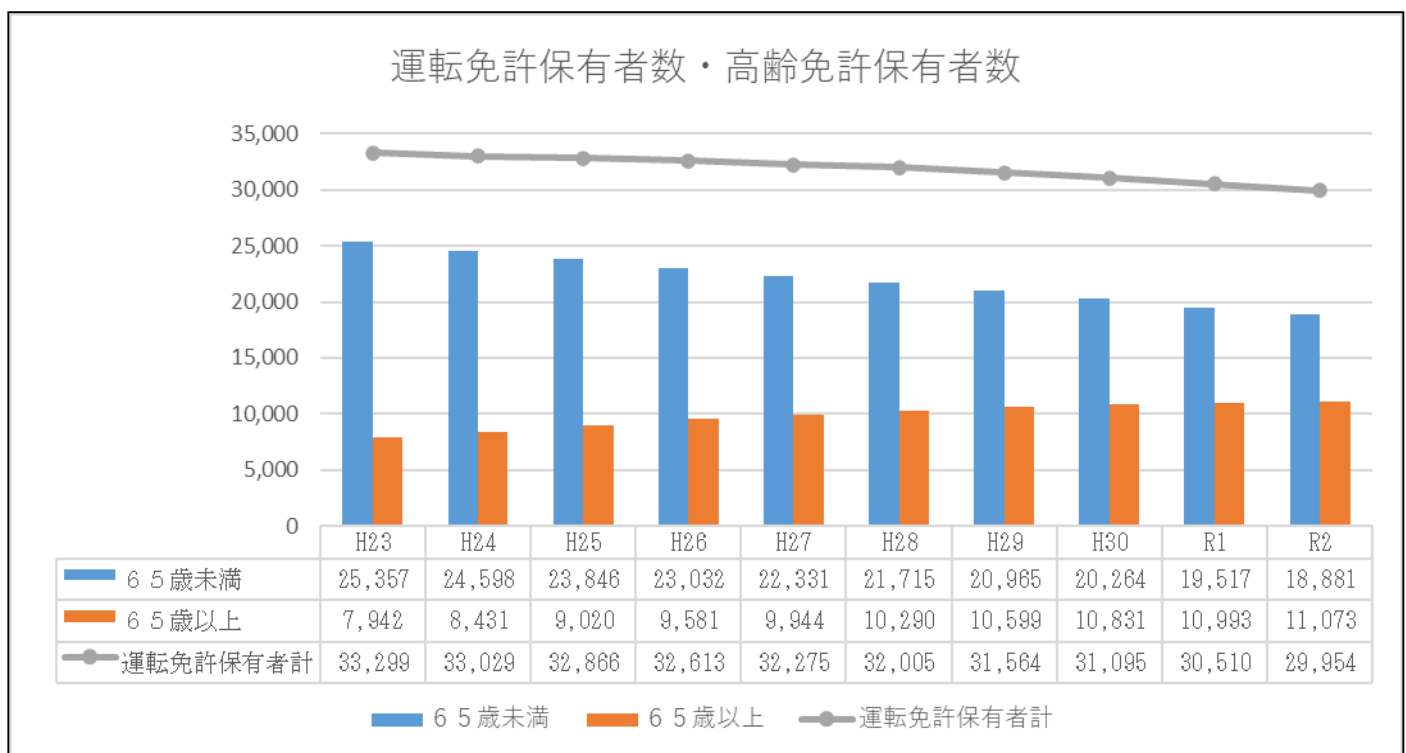
●年齢層別死傷者構成比

資料：山口県警察本部交通企画課

区分	16歳未満	16歳～64歳	65歳以上	合計
平成28年	3.82%	57.25%	38.93%	100.0%
平成29年	6.34%	52.11%	41.55%	100.0%
平成30年	5.31%	67.26%	27.43%	100.0%
令和元年	5.41%	63.51%	31.08%	100.0%
令和2年	2.38%	47.62%	50.00%	100.0%

●運転免許保有者数

資料：山口県警察本部交通部運転免許課



2 課題

(1) 道路交通安全対策

ア 高齢者と子どもの安全確保

高齢化が進展する中、本市においては高齢運転者の増加により、今後、高齢運転者

による交通事故の大幅な増加が懸念されることから、高齢者が安全にかつ安心して外出したり、移動したりできる交通社会を形成する上で、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など高齢者の交通安全対策を重点的に取り組む必要がある。

また、高齢者が交通社会に参加することを可能にするため、年齢等関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基づき、バリアフリー化された道路交通環境の形成を推進する。

一方、子どもの安全確保については、次代を担う子どもを悲惨な交通事故から守るため、交通安全教育の推進や登下校時の見守り活動、通学路の交通安全対策など、交通安全対策に取り組む。

イ 生活道路における安全確保

特に、高齢者と子ども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おり、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、横断する際は手を挙げて横断の意思を示すなど、歩行者が自らの安全を守る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、事故をおこさせない、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、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や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減少させ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も不可欠であり、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。

(2) 鉄道交通安全対策

一たび列車の衝突や脱線事故等が発生すると、多数の死傷者を生じるおそれがあることから、より一層安全な鉄道輸送を目指し、重大な列車事故の未然防止を図るための施策を推進する。

(3) 踏切道における交通安全対策

踏切道にあっては、構造の改良等の整備に引き続き取り組むとともに、高齢者等の歩行者対策などの踏切道の安全に関する知識の普及啓発を図り、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。

3 目標指標

(1) 道路交通の安全

交通事故死者数	0人
人身事故発生件数	30件以下

(2) 鉄道交通の安全

乗客の死者数	0人
--------	----

(3) 踏切道の交通の安全

踏切事故の発生件数	0件
-----------	----

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、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すべてが、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、そのためには、交通社会に参加するすべ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、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いくべきであり、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視点に立った交通安全対策が有効であり、そ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、企業等がそれぞれ役割分担しながらその連携を強化し、また、市民が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参加し、協働していくことが有効である。

なかでも、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、自他の生命尊重という理念のもと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、障がい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、心身の発達段階に応じた段階的な交通安全教育を行う。

また、高齢社会が進展する中で、高齢者自身の交通安全意識の向上を図るとともに、他の世代に対しても高齢者の特性を理解した上で高齢者を保護し、高齢者に配慮する意識を高めるための啓発を行う。さらに、自転車を使用することが多い小・中・高校生に対しては、将来の運転者教育の基礎となるよう自転車の安全利用に関する指導を行う。

学校においては、学習指導要領に基づく関連教科・領域や道徳、総合的な学習の時間

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行う。障がいのある児童・生徒等に対しては、その障がいの特性を踏まえ、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取り入れ、インターネットを活用するなど市民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とともに、関係機関・団体等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。また、地域ぐるみの交通安全教育・普及啓発活動を効果的に推進するため、高齢者、子供、親の3世代が交通安全をテーマに交流する世代間交流の促進に努める。

さらに、交通安全教育・普及啓発活動の効果について、評価・効果予測手法を充実させ、検証・評価を行うことにより、効果的な実施に努めるとともに、交通安全教育・普及啓発活動の意義、重要性等について関係者の意識が深まるよう努める。

●段階別(幼児・小学生・中学生・高校生・青壮年・高齢者)死傷者状況

資料:山口県警察本部交通企画課

	幼児①			小学生②			中学生③			高校生④		
	死者	傷者	計	死者	傷者	計	死者	傷者	計	死者	傷者	計
平成 28 年	0 人	0 人	0 人	0 人	2 人	2 人	0 人	3 人	3 人	0 人	1 人	1 人
平成 29 年	0 人	0 人	0 人	0 人	4 人	4 人	0 人	5 人	5 人	0 人	5 人	5 人
平成 30 年	0 人	2 人	2 人	0 人	1 人	1 人	0 人	3 人	3 人	0 人	5 人	5 人
令和元年	0 人	1 人	1 人	0 人	1 人	1 人	0 人	2 人	2 人	0 人	3 人	3 人
令和 2 年	0 人	1 人	1 人	0 人	0 人	0 人	0 人	0 人	0 人	0 人	1 人	1 人

	青壮年⑤			高齢者⑥					合計(①～⑥)		
	死者	傷者	計	65～69 歳		70 歳以上		計	死者	傷者	計
				死者	傷者	死者	傷者				
平成 28 年	1 人	73 人	74 人	0 人	13 人	2 人	36 人	51 人	3 人	128 人	131 人
平成 29 年	2 人	67 人	69 人	0 人	15 人	4 人	40 人	59 人	6 人	136 人	142 人
平成 30 年	3 人	68 人	71 人	0 人	15 人	0 人	16 人	31 人	3 人	110 人	113 人
令和元年	1 人	43 人	44 人	0 人	4 人	1 人	18 人	23 人	2 人	72 人	74 人
令和 2 年	0 人	19 人	19 人	0 人	6 人	1 人	14 人	21 人	1 人	41 人	42 人

(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

し、交通マナーを実践する態度を習得させるとともに、日常生活において安全に道路を通行するために必要な基本的な知識と技能を習得させ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機会をとらえて交通安全教育を計画的かつ継続的に行う。

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。

さらに、交通ボランティアをはじめ、見守り隊等の防犯ボランティアの協力を得て、通学路における小学生に対する安全な行動の指導、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。

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。

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、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実施する。

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運転者の教育を中心に行い、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。

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。

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

このほか、運転免許を取得しない若者の増加に鑑み、運転免許を持たない者が交通安全を学ぶ機会を設けるよう努める。

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、交通行動や危険意識、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を高齢者自身に理解させるとともに、安全に道路を通行するために必要な実践的技能や交通ルール等の知識を習得させることを目標とする。

高齢者の交通安全意識の高揚を図るため、参加・体験・実践型の交通安全教育を推進する。

また、関係機関・団体等と連携し、多様な機会を活用した交通安全教育を展開するとともに、交通安全教育を受ける機会の少ない高齢者を中心に、家庭訪問による個別指導などを実施するほか、反射材用品活用等の交通安全用品の普及を図る。

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、安全運転の指導を行う講習会等を開催し、高齢運転者の受講機会の拡大を図るとともに、加齢に伴う身体機能の変化を自覚させ、安全運転技能の習熟を図る。

また、電動車いすを利用する高齢者に対しては、電動車いすの製造メーカーや販売店等で組織する団体などと連携して、安全利用に向けた指導・助言を徹底するなどの交通安全教育に努める。

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、高齢者・子ども・親の3世代が交通安全をテーマに交流する世代間交流の促進に努める。

キ 障がい者に対する交通安全教育の推進

障がい者に対しては、交通安全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、障がいの程度に応じたきめ細かな交通安全教育の実施に努める。

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目的として交通安全教育の推進に努めるとともに、外国人を雇用する事業者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。

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。

(3) 普及啓発活動の推進

ア 交通安全運動の推進

市民一人ひとりに広く交通安全思想の普及を図り、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣付けるため、萩市交通安全対策協議会等の構成機関・団体が相互に連携し、組織的・継続的に展開する。

また、交通安全運動の実施に当たっては、春と秋の全国交通安全運動、夏と年末年始の交通安全県民運動等を中心として、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、交通事故の実態を踏まえ、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実施されるよう、地域の実情や住民のニーズ等を踏まえて実施する。

さらに、県と緊密な連携の下に、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 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、横断する際は手を挙げるなどして運転者に対し、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

自転車は軽車両であり、自動車と同様、車両としてのルールへの遵守と交通マナーの実践についての理解促進を図るとともに、自転車の安全利用を促進するため、「自転車安全利用五則」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、自転車は、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。

一方、自転車運転者講習制度の周知啓発を図り、警察と連携して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践するほか、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。

《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も防止する効果があることから、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、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。

特に、後部座席の着用率が低いことから、着用率向上のため、関係機関・団体等と協力し、あらゆる機会・媒体を通じて着用徹底の啓発活動等を実施する。

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・保育園等と連携し、チャイルドシート着用推進シンボルマーク等の活用により、保護者に対する啓発・指導を実施し、正しい着用の徹底を図る。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。

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、歩行者及び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、高齢者やクラブ活動等で夜間に帰宅する機会の多い中高生を中心に普及促進を図る。

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広報啓発等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、飲酒運転を防止する「ハンドルキーパー運動（飲酒しない者が車を運転する）」の普及啓発に努めるなど、地域、職域等における飲酒運転根絶の取組を促進し、「飲酒運転をしない、させない」という市民の規範意識の確立を図る。

ク 効果的な広報の推進

交通の安全に関する広報については、広報紙、テレビ、ラジオ、インターネット等の広報媒体を活用して、交通事故等の実態を踏まえた広報、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広範囲かつ集中的に行い、また、家庭を対象とした広報を行う。

さらに、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、交通安全に関する資料、情報等の提供を行い、市内の交通安全気運の醸成を図る。

（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、広報内容・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・広範な県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、高齢者の行動特性について他の年齢層への理解促進に努め、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、危険性の高い交通事故防止の広報

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) 「ライトきりかえ運動」の推進

夜間、歩行者や自転車の早めの発見による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する。

(エ) 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。

(オ) 「スピードダウン県民運動」の推進

事故直前の速度が速いと事故時の衝撃が大きくなり、事故致死率が高まることから、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。

(カ) 「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。

(キ) 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。

《コースアウト4（し）ない運動》

はみ出し事故（コースアウト）の原因となる、4つの行為をしないことで交通事故防止を図る。

- ①ぼんやりしない
- ②脇見しない
- ③居眠りしない
- ④運転中の携帯電話の使用をしない

(ク) 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年々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、シニア交通安全教室の開催等により高齢者の交通事故防止対策を推進する。

(ケ) 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

交通安全思想の普及に徹底を図る上で大きな役割を果たしている交通安全を目的とする民間団体については、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、交通安全に必要な資料の提供等の情報提供を行う。

また、地域団体等に対し、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、萩市交通安全対策協議会や交通安全運動等の機会を活用して働きかけを行う。

イ 交通ボランティアの養成

地域で街頭指導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萩長門ブロック交通指導員等連絡協議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) 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、地域の実情に応じた、住民に身近な交通安全対策も重要である。

このため、住民の参加・協働を積極的に進め、住民、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、住民参加によるヒヤリ地図等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、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。

(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、生活道路への通過交通の流入問題など、歩行者の視点からは十分とはいえない状況であるため、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

交通事故の多いエリアにおいて、公安委員会や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。

道路管理者においては、歩道の整備、ハンプ（車道部分を盛り上げた減速帯）やクランク（直角の狭いカーブが交互に繋がっている道路）等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、外周幹線道路の交通を円滑化するための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行車両の抑制対策を実施する。

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、道路交通の実態に応じ、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。

保育園や幼稚園、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、通学路の歩道整備等を積極的に推進するとともに、ハンプ・狭さく等の設置、路肩のカラー舗装、防護柵の設置、自転車の通行位置を示した道路等の整備を推進する。

ウ 高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備

高齢者や障がい者等をはじめ、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。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、障がい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。

さらに、公共施設の主要施設の位置や施設までの経路等を適切に案内するため、視覚障がい者誘導用ブロックや歩行者用の案内標識等の設置を図る。

(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潜在的な危険区間等を事故危険箇所として指定し、公安委員会と道路管理者が連携して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、歩道等の整備、交差点改良、視距の改良、付加斜線等の整備、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。

イ 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の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。

ウ 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、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観点から、歩道等を設置するための既存道路の拡幅、バイパスの整備と併せた道路空間の再配分、自転車の通行を歩行者や車両と分離するための、自転車の通行位置を示した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築事業を推進するとともに、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、植樹帯の設置等の推進を図る。

（３）交通安全施設等の整備

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方のもと、「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。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。

ウ 道路交通環境整備への住民参加の促進

安全な道路交通環境の整備にあたっては、道路を利用する人の視点を生かすことが重要であることから、地域住民や道路利用者等が日常感じている意見を広く聞き、交通環境の改善に反映する。

（４）無電柱化の推進

安全で快適な通行区間の確保、道路の防災上の向上、良好な景観の形成、情報通信ネットワークの信頼性の向上等を図るため、無電柱化を推進する。

（５）自転車利用環境の整備等の推進

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、自転車は車両であるとの原則のもと、自転車専用通行帯や自転車の通行位置の明示など、自転車利用環境の整備を推進する。

また、鉄道の駅周辺等における放置自転車等の問題の解消を図るため、市や道路管理者、警察、鉄道事業者等が連携し、状況に応じて放置自転車等の整理・撤去等の推進を図る。

（６）効果的な交通規制の促進

地域の交通実態等を踏まえ、主に通過交通の用に供される道路については、駐停車禁止、転回禁止、指定方向別通行区分などの交通規制を、地域交通の用に供される道路については、一方通行、指定方向外進行禁止などの組合せ規制を、また、歩行者と自転車利用者の用に供される道路については、歩行者用道路、車両通行止め、路側帯の設置な

どの交通規制を促進する。特に、スクールゾーン、シルバーゾーン、住宅地域、商店街などについては、歩行者や自転車利用者の安全の確保に重点を置いた生活ゾーン対策としての交通規制の実施を促進するとともに、観光地周辺の道路についても、観光客の安全の確保や交通の円滑化などに重点を置いた交通規制の実施を促進する。

（７）交通需要マネジメント（※１）の推進

道路交通渋滞を緩和し、道路交通の円滑化を図るため、バイパスの整備等の交通容量の拡大策や情報提供の充実、ノーマイカーデーの取組等を推進する。

また、公共交通機関の利用促進のため、鉄道とバスとの接続機能の強化や駅施設・バス車両等のバリアフリー化等を推進することにより、乗り継ぎやすい公共交通の実現と公共交通機関利用者の利便性の向上を図る。

さらに、モビリティマネジメント（※２）などを通じて、自家用車利用から公共交通利用への転換を促すための施策を推進し、交通量の抑制による円滑な道路交通の実現を図る。

※１ 交通需要マネジメント（Transportation Demand Management）：自動車の効率的な使用や使用の制御、公共交通機関への利用転換などを促すことで、交通需要を調整する取組。

※２ モビリティマネジメント（Mobility Management）：渋滞や環境、あるいは個人の健康等の問題に配慮して、過渡に自動車に頼るライフスタイルから適切に公共交通や自転車などを『かしこく』使うライフスタイルへの自発的な転換を促す、一般の方等を対象としたコミュニケーションを中心とした取組。

（８）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、生活を支える安全で安心な道路交通を確保する。

地震発生時は、救援活動や緊急物資輸送に不可欠な経路を確保するため、橋梁の耐震対策を推進し、豪雨・豪雪時等においては、道路斜面等の防災対策を進めるとともに、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。

また、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経路の整備のほか、津波被害発生時においても緊急輸送道路を確保するため、津波浸水域を回避する道路等の整備を推進する。

イ 災害発生時における交通規制

災害発生時は、災害対策基本法（昭和３６年法律第２２３号）による通行禁止などの交通規制を的確かつ迅速に行うため、被害状況を把握し、被災地への車両の流入を抑制するとともに迂回指示・広報を実施する。

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インターネット、防災メール等を活用して道路・交通に関する災害情報等を提供する。

(9) 駐車対策の推進

車社会における運転者モラルの低下に起因する違法駐車は、交通渋滞や歩行者空間の阻害、交通事故の発生など、さまざまな問題を引き起こすため、違法駐車排除及び自動車の保管場所の確保等について広報・啓発活動を行うとともに、関係機関・団体と連携して、市民の理解と協力を得ながら違法駐車排除の気運を高める。

(1 0) 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不法占用物件等については、実態把握、指導取締りによりその排除を行う。

イ 子どもの遊び場等の確保

路上での遊戯等による交通事故を防止するとともに、子どもに安全・安心な遊び場を提供するため、災害なども考慮し、児童公園や都市公園等の整備や既存公園の改善等を行う。

ウ 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、欠損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

山間部における冬季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、山間部における積雪、路面情報等を防災メール、FM萩、インターネット等を利用して情報の提供を図る。

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。

（１）運転者教育等の充実

安全運転に必要な知識と技能を身につけた上で、安全運転を実践できる運転者を育成するため、自動車教習所などの協力を得て、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、免許取得時や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できる能力を向上させる運転者教育を推進する。

ア 運転者に対する再教育等の充実

運転者の性格や運転特性に起因する交通事故や交通違反を防止するため、企業や団体等に対して運転適正検査の受検を奨励する。特に、若年運転者や高齢運転者を対象とした検査の受検を推進する。

イ 二輪車安全運転対策の推進

二輪車安全運転講習や原付安全運転講習の推進に努めるとともに、安全運転教育を行う団体の活動に協力して、二輪運転者に対する教育の充実に努める。

ウ 高齢運転者対策の充実

高齢の運転免許保有者が３０％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、高齢運転者の交通事故防止を図るため、高齢者講習の充実に図るとともに、高齢者の身体的な機能の変化を踏まえた適切な指導を推進する。

（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高揚を図るとともに、事業所内で交通安全教育指針に基づいた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気象情報等の充実

道路交通に影響を及ぼす自然現象を的確に把握し、気象特別警報・注意報・予報や大津波警報・津波警報・注意報、台風、大雨、竜巻等の激しい突風、地震、津波等に関する情報の迅速な伝達に努める。

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。

４ 暴走族対策の推進

暴走族による各種違法事案を未然に防止し、交通秩序を確保するとともに、青少年の健

全育成を図るため、関係機関・団体と連携し暴走族対策を推進する。

暴走族追放の気運を高めるため、報道機関等に資料提供を行うなどし、暴走族の実態等が的確に広報されるように努めるとともに、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。また、青少年の健全育成を図る観点から、関係団体等と連携し、暴走族への加入阻止等の指導を推進する。

さらに、暴走族等の集まる場所として利用されやすい施設の管理者に協力を求め、暴走族等を集めさせないための環境づくりを推進するとともに、関係機関等と連携し、暴走行為等ができない道路交通環境づくりを推進し、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よう、企業、関係団体等に対する注意喚起を行う。

また、暴走族関係保護観察対象者の処遇に当たっては、遵法精神のかん養、家庭環境の調整、交遊関係の改善指導、暴走族組織からの離脱指導など、再犯防止に重点を置いた処遇の実施に努める。

5 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。また、夜間における交通事故を防止するため、灯火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、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、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

大規模道路交通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）の連携による救助・救急体制を推進する。

ウ 自動対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、自動対外式除細動器（ＡＥＤ）の使用も含めた応急手当について普及啓発を推進する。

また、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、教職員の指導力・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、心肺蘇生法等の応急手当（ＡＥＤの取扱いを含む。）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、救急救命士が行う救急救命措置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。

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、高度救命処置用資機材等の整備を推進する。また、離島、山林など地理的制約の大きい地域については、関係機関との連携を図り、救助活動と救急業務の万全を期す。

カ 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、教育訓練を積極的に推進する。

（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については、本市において、平成２３年１０月に休日急患診療センターが完成したことにより、在宅当番医制等と併せた初期救急医療体制が整備された。また、初期救急当番医療体制では対応しきれない入院を要する重症救急患者の診療については、病院群輪番制による二次救急体制も整備されており、これらの施設、救急搬送機関など機関相互の連携を密にして救急医療体制の充実を図る。

イ ドクターヘリ活用の推進

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ことが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開始していることから、関係機関と連携して、円滑な運航による効果的な活用を推進する。

（３）救急関係機関の協力関係の確保

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、消防などの

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無線、自動車電話、携帯電話により医師と直接交信体制の確保など、医療機関と消防が相互に連携を取りながら行う効果的な救急体制の整備を促進する。

7 被害者支援の充実と推進

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、かけがえのない生命を絶たれたりした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とから、犯罪被害者等基本法等に基づき、交通被害者等のための施策を推進する。

（１）自動車損害賠償保障制度等の周知

自動車事故の被害者の救済対策の中核的な役割を果たしている自動車損害賠償保障制度について広報啓発を図る。また、自動車損害賠償責任保険（共済）の期限切れや掛け忘れ防止について広報啓発活動等を通じて注意喚起を促す。

（２）自転車損害賠償保険等への加入促進

近年、自転車利用者が加害者となる事故において、高額な賠償額となる事案が発生していることから被害者の救済を図るため、関係機関・団体等と連携して損害賠償責任保険等への加入を促進する。

（３）被害者相談窓口等の周知

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、ホームページ等により交通事故相談所の周知を図り、広く相談の機会を提供する。

（４）自動車事故被害者等に対する援助

自動車事故対策機構が行う交通遺児等に対する生活資金の貸付けや重度後遺障がい者に対する介護料の支給、また、交通遺児等育成基金が行う交通遺児育成のための基金事業制度などの支援制度の周知を図る。

（５）交通災害共済事業の実施

相互扶助を目的とした交通災害共済事業を実施し、加入促進に努める。

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は、生活に欠くことのできない交通手段であり、一旦、列車の衝突や脱線などの事故が発生すると、利用者の生活に影響を及ぼすだけでなく、多数の死傷者を生じるおそれがあるため、市民が安心して利用できる安全な鉄道輸送を目指し、各種の安全対策の推進を図る。

1 鉄道交通の安全に関する知識の普及

運転事故のうち、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ことから、これらの事故を防止するためには、鉄道事業者による安全対策に加え、利用者等の理解と協力が必要であることから、学校、沿線住民、道路運送事業者など幅広い関係者を対象に関係機関等と連携して広報活動に取り組み、鉄道の安全に関する正しい知識の浸透を図る。

2 鉄道の安全な運行の確保

(1) 気象情報等の充実

鉄道事業者は、鉄道交通に影響を及ぼす気象特別警報・注意報・予報や大津波警報・津波警報・注意報、台風、大雨、竜巻等の激しい突風、地震、津波等の現象に関する気象情報等を早期に収集・把握し、運行管理に反映させることにより、鉄道交通の安全を確保し、鉄道施設の被害軽減と安定輸送に努める。

(2) 大規模な事故等が発生した場合の適切な対応

鉄道事業者における、夜間・休日の緊急連絡体制等を点検・確認し、大規模な事故又は災害が発生した場合に、迅速かつ的確な情報の収集・連絡を行う。

また、輸送障害等の社会的影響を軽減するため、鉄道事業者に対し、列車の運行状況を的確に把握して、乗客への適切な情報提供を行うとともに、迅速な復旧に必要な体制を整備するよう指導を図る。

(3) 救助・救急活動の充実

鉄道の重大事故等の発生において、避難誘導、救助・救急活動を迅速かつ的確に行うため、鉄道事業者と救急搬送機関、医療機関その他の関係機関との連絡協調体制の強化を推進する。

第3 踏切道の交通の安全

本市においては、近年、踏切事故の発生はないものの、市内には踏切道が多く存在するため、鉄道事業者及び道路管理者等の協力のもと、引き続き踏切事故防止対策の推進を図る。

1 踏切道の構造改良の推進

道路の新設に当たっては、立体交差化を基本とした整備を促進し、道路拡幅改良事業については、踏切事故防止のための構造改良の推進を図る。特に、歩道が狭隘な踏切道については、歩行者安全対策のため構造改良を推進する。

また、踏切道の幅員が、接続する道路の幅員よりも狭いなどにより、著しく歩行者等の通行の妨げとなっている箇所については、拡幅等の構造改良を推進する。

2 踏切道の安全に関する知識の普及

自動車運転者や歩行者等の踏切通行者に対し、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について周知を図る。

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、悲惨な交通事故の根絶に向け、関係機関・団体等が一体となって、地域の交通実態に応じた取組を進めることが必要であるため、施策の実施にあたっては、高齢化等の社会情勢の変化や交通事故の状況、交通環境の変化等に弾力的に対応させ、地域の実情に応じて効果的な対策を推進する。

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、市民が積極的に交通安全について考え、地域総ぐるみで取り組むことが重要であることから、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。