

# 第11次

## 山陽小野田市交通安全計画

交通事故のない社会を目指して

山陽小野田市

# 目 次

	ページ
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 .....	2
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
(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 .....	2
(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 .....	3
(4) 救助・救急活動、被害者支援の充実 .....	4
第3章 現状と課題 .....	5
1 現状 .....	5
(1) 道路交通事故の現状等 .....	5
(2) 鉄道事故等の現状と特徴 .....	7
2 課題 .....	7
(1) 道路交通安全対策 .....	7
(2) 踏切道における交通安全対策 .....	8
第4章 計画の内容 .....	10
第1 道路交通の安全 .....	10
1 交通安全思想の普及徹底 .....	10
(1) 市民一人一人の交通安全意識の高揚 .....	10
(2) 主体的活動の推進 .....	10

<b>2</b>	<b>交通安全教育の推進</b>	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	14
<b>3</b>	<b>普及啓発活動の推進</b>	14
(1)	交通安全運動の推進	14
(2)	期間を定めて実施する運動	14
(3)	日を定めて実施する運動	15
(4)	特定の目的を持った運動	15
(5)	交通死亡事故多発警報の発令による対策の強化	15
(6)	普及啓発活動の推進事項	16
<b>4</b>	<b>高齢者交通事故防止対策の推進</b>	18
(1)	交通安全意識の普及啓発	18
(2)	高齢運転者対策の推進	18
(3)	高齢歩行者対策の推進	19
(4)	高齢者交通死亡事故多発警報の発令に合わせた取組の強化	19
<b>5</b>	<b>道路交通環境の整備</b>	19
(1)	人優先の安全・安心な歩行空間の整備	19
(2)	道路環境の整備	20
(3)	交通安全施設の整備	20
(4)	効果的な交通規制の実施	20
(5)	自転車利用環境の整備	21
(6)	災害に備えた道路交通環境の整備	21
(7)	総合的な駐車対策の推進	22
(8)	交通安全に寄与する道路交通環境の整備	22
<b>6</b>	<b>道路交通秩序の維持</b>	22
(1)	交通指導取締りの推進	22
(2)	暴走族等対策の推進	23
<b>7</b>	<b>救助・救急活動の充実</b>	23
(1)	救助・救急体制の整備	23
(2)	救急関係機関の協力関係の確保等	24
<b>8</b>	<b>被害者支援の推進</b>	24
(1)	自動車損害賠償保障制度の周知	24
(2)	交通事故相談業務の充実	24
(3)	交通事故被害者支援の推進	24
(4)	市民交通災害共済への加入推進	24
<b>第2</b>	<b>鉄道交通等の安全</b>	25
<b>1</b>	<b>鉄道交通の安全に関する知識の普及</b>	25
<b>2</b>	<b>その他鉄道交通等の安全に関する措置</b>	25

第3 目標指標	26
1 道路交通の安全	26
第5章 計画の推進	26
1 実施計画の策定	26
2 効果的・効率的な対策の推進	26
3 参加・協働型の交通安全活動の推進	26

# 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次にわたり山陽小野田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・団体等が連携し、交通安全対策の推進を総合的、計画的に図ってきました。

こうした中、本市では、全国より早いペースで少子高齢化が進んでおり、約3人に1人が65歳以上という本格的な高齢社会を迎えています。そうしたことから、子どもや高齢者をはじめとする市民の交通安全の確保は、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、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いえます。

このため、従来から様々な交通安全対策がとられてきたところではありますが、市内で発生した人身事故と物損事故を合わせた交通事故総件数は、第10次交通安全計画を策定した平成28年から令和2年までの5年間で見ると減少傾向ではあるものの、令和2年度は依然として1,500件を超えており、引き続き、人命尊重の考え方の下に、交通安全対策を推進していく必要があります。

交通安全対策は、市民一人一人の理解と協力の下、関係機関・団体等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す。

この「第11次山陽小野田市交通安全計画」は、このような観点から、交通安全対策基本法第26条第1項の規定に基づき、令和3年度から令和7年度までの5年間に講ずべき本市における陸上交通の安全に関する施策の大綱を定めたものです。

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

## 2 計画の位置づけ

この計画は、交通安全対策基本法に基づく山陽小野田市の計画であり、第二次山陽小野田市総合計画に基づく計画です。

## 3 計画の期間

令和3年度から令和7年度までの5年間とします。

## 第2章 計画策定の基本的考え方

### 1 基本目標

人命尊重の理念の下に総合的かつ継続的な交通安全施策を実施し、交通事故のない社会を目指します。

### 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、道路交通等における、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きます。

##### ア 人間に係る安全対策

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

一方で、交通社会に参加する市民一人一人が、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、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を推進します。

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

##### イ 交通環境に係る安全対策

交通環境の整備に当たっては、人優先の考えの下、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の充実を図ります。特に、道路交通においては、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において、歩道の整備を積極的に実施するなど、人優先の交通安全対策の推進に努めます。

また、これらの施策の推進に当たっては、少子高齢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します。

#### (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 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、治安等の様々な事象に対する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、市町、国、県、関係機関・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す。

## イ 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ます。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ります。

### (3) 地域ぐるみの交通安全対策の促進

人口減少、少子高齢化が進む中、効果的に交通事故を減少させるためには、市民が主体的に地域の実情に応じた交通安全対策に取り組む必要があります。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促進するため、市民の交通安全意識を醸成していきます。

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

## 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、市民一人一人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ります。

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

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

### (2) 通学路等における交通安全対策の推進

通学路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・団体等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、交通ボランティア等による登下校時の見守り活動を実施します。

### (3) 交通事故から高齢者等を守る対策の推進

高齢者の交通事故防止を交通安全運動の重点の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ります。高齢者に対しては、交通安全教室などの様々な機会を通じて交通安全教育を実施し、高齢ドライバーの運転免許証の自主返納等の促進を図ります。

また、安全確保のための交差点改良や、歩行空間におけるバリアフリー化などを推進します。

#### **(4) 救助・救急活動、被害者支援の充実**

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



## 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

本市の交通事故による死亡者は、昭和44年に過去最高の21人を記録しました。以後、減少傾向となり一桁台を推移していましたが、平成4年に18人、平成5年に12人、平成7年に10人、平成11年に11人と再び二桁台を記録し、その後は一桁台を推移しています。平成28年から令和2年までの5年間における年間の最多死亡者数は平成29年の6人、最少死亡者数は平成28年の0人となっています。

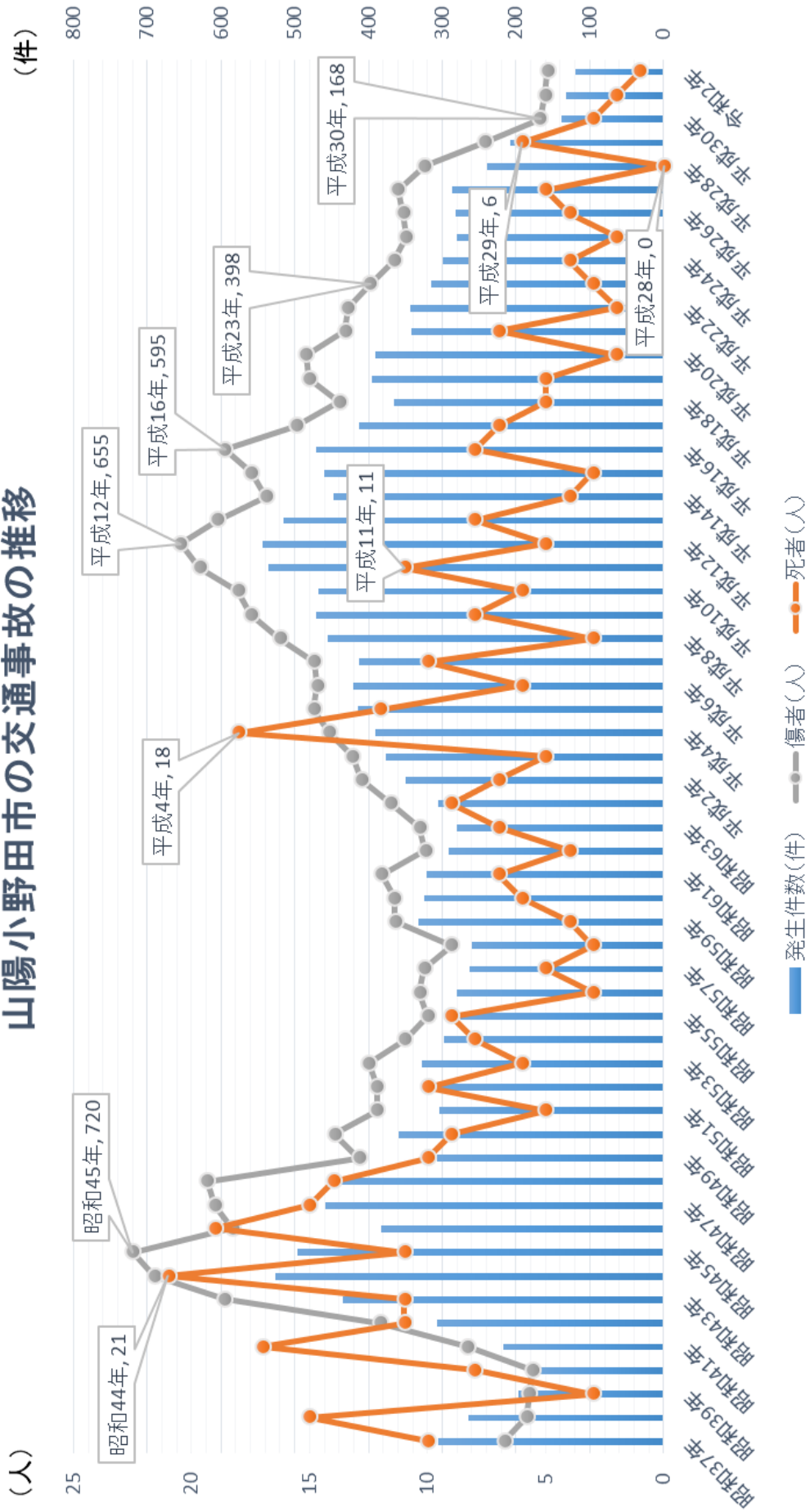
一方、負傷者数については、昭和45年に720人と過去最高を記録した後は減少傾向で推移していましたが、平成に入り再び増加傾向となり、平成8年から平成16年までは500人を超えていました。平成17年からは再び減少傾向となり、平成23年から平成28年までは300人台を、平成30年から令和2年までは100人台を推移しています。

また、65歳以上の高齢者の死者数が全死者の半数前後を占めており、このうち約半数が歩行中の事故で、その大半が道路横断中となっています。

市内の交通事故の状況（平成13年～令和2年）

区分 年別	発生件数 (件)	死者 (人)	傷者 (人)	物損事故 (件)
平成13年	515	8	605	2,007
平成14年	448	4	539	1,924
平成15年	460	3	559	1,991
平成16年	471	8	595	1,886
平成17年	412	7	498	1,808
平成18年	366	5	440	1,689
平成19年	396	5	481	1,616
平成20年	391	2	485	1,488
平成21年	342	7	432	1,442
平成22年	343	2	428	1,579
平成23年	315	3	398	1,662
平成24年	299	4	366	1,682
平成25年	281	2	349	1,645
平成26年	282	4	353	1,630
平成27年	287	5	360	1,591
平成28年	239	0	324	1,664
平成29年	207	6	243	1,507
平成30年	138	3	168	1,850
令和 元年	132	2	161	1,642
令和 2年	120	1	158	1,532
平均	322	4	397	1,692

## 山陽小野田市の交通事故の推移



## イ 特徴

山陽小野田警察署管内の交通事故発生状況（R2 人身事故の特徴）

- ・ 夕方の通勤時間帯（16時～18時）に多発 ～ 22件（18.3%）
- ・ 国道で多発 ～ 47件（39.1%）
- ・ 高齢ドライバーによる事故 ～ 28件（29.4%）

※ 事故原因は、前方不注視、安全不確認等の運転者の不注意で発生

## 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ます。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ています。

## (2) 鉄道事故等の現状と特徴

本市では、平成28年から令和2年までの5年間で、鉄道事故等による人身事故は発生していません。

しかし、県内での鉄道交通の運転事故は、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）、踏切事故は19件（死者8人、負傷者5人）が発生しています。その特徴として、運転事故では線路内立入り、踏切事故では直前横断によるものが多くなっています。この踏切事故の死傷者数13人のうち65歳以上は4人と全体の31%を占めています。

## 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

本市では、約3人に1人が65歳以上という高齢社会を迎えています。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ります。

具体的には、県内では、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の対策と、自動車を運転する場合の安全運転を支える対策に分けて推進する必要があります。

さらに、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、その上で高齢者を保護し、また、高齢者に配慮する意識を高めるための啓発指導を強化する必要があります。

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基づき、バリアフリー化された道路交通環境を形成することも重要です。

一方、少子化が進展している中、安心して子どもを産み、育てることができる

社会を実現するためには、子どもを交通事故から守る交通安全対策も重点的に取り組む必要があります。

具体的には、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や通学路等の子どもが移動する経路において、歩道の整備等の安全・安心な歩行空間の整備、見守り活動や交通指導の推進に取り組みます。

また、高齢者や子どもに対しては、地域の交通情勢に応じた交通安全教育等の対策を講ずる必要があります。

## イ 生活道路における安全確保

生活道路においては、高齢者、障がい者、子どもを含む全ての歩行者や自転車が安全で安心して通行できる環境の整備を促進し、交通事故を減少させていくことが求められています。

市内での歩行中の事故による死者数は、平成28年から令和2年までの間は2名で、状態別の中では同時期の自動車乗車中の事故の9名に次いで多くなっています。山口県は、全国的に見ても横断歩道において自動車が一時停止しない割合が高く、市内においても違反者が発生しており、歩行者優先の徹底は未だなされていません。歩行者の安全を確保することは必要不可欠です。

このような情勢等を踏まえ、人優先の考え方の下、生活道路においても、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ります。

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ります。

また、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ずる必要があります。

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、自動車の速度抑制を図るための道路交通環境の整備等の対策を講ずるとともに、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ります。

また、市民参加の地域ぐるみの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ります。

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します。

## (2) 踏切道における交通安全対策

市内での踏切道における事故の発生件数は、平成28年から令和2年までの間で3件（人身事故は0件）です。県内でも踏切道における踏切事故件数、踏切事故による

死傷者ともに減少傾向にあります。しかし、踏切事故は、一たび発生すると多数の死傷者を生じるなど重大な結果をもたらすものです。このため、構造の改良、踏切保安設備の整備など、対策を実施すべき踏切道がなお残されている現状にあることなどを考慮し、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総合的かつ積極的に推進することが必要です。

## 第4章 計画の内容

### 第1 道路交通の安全

#### 1 交通安全思想の普及徹底

##### (1) 市民一人一人の交通安全意識の高揚

安全で安心して暮らすことのできる社会の実現は、市民全ての願いです。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共生の交通社会の形成を図ることが必要です。

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ります。

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の充実を図ることが必要です。

##### (2) 主体的活動の推進

###### ア 山陽小野田市交通安全対策協議会の活動の充実

###### (ア) 交通安全思想の普及

市内の交通安全対策の中心として、山陽小野田市交通安全対策協議会の活動の充実を図ります。また、関係機関と団体等の相互の連携・協力関係を構築し、個々の主体的な活動の推進を図ることで、交通安全思想の普及に取り組みます。

###### (イ) 交通安全フェスタの開催

交通安全思想を広く市民に普及するため、毎年度、関係機関・団体等と連携・協力し、交通安全フェスタを開催します。開催に当たっては、交通安全思想の普及を図るため交通安全功労者、優良運転者等を表彰します。

また、青少年期からの啓発を図るため、児童・生徒を対象として交通安全ポスター及び作文を募集し、優秀者を表彰します。

###### イ 民間団体への支援の充実

交通安全を目的とする民間団体については、交通安全指導者の養成等の事業及び諸行事に対する援助並びに交通安全に必要な資料の提供活動の充実を図るなど、その主体的な活動を推進します。

また、地域団体等については、それぞれの立場に応じた交通安全活動が地域の実情に即して効果的かつ積極的に行われるよう、全国交通安全運動等の機会を利用して働き掛けを行います。そのため、交通安全対策に関する行政・民間団体間及び民間団体相互間において定期的に連絡協議を行い、交通安全に関する市民挙げての活動の展開を図ります。

## ウ 山陽小野田市交通安全指導員の活動の推進

道路交通の安全保持及び円滑化を図り、市民の安全で快適な生活環境を確保するため設置した山陽小野田市交通安全指導員の活動の活性化を図ります。

また、交通安全指導員の連絡会議を開催し、研修及び情報交換を行うことで、指導員としての資質の向上を図るとともに、個々の主体的活動の推進を図ります。

## 2 交通安全教育の推進

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、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ます。

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一人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す。

また、人優先の交通安全思想の下、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す。

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知り、その上で高齢者を保護し、また、高齢者に配慮する意識を高めるための啓発指導を強化します。さらに、自転車を使用することが多い小学生、中学生及び高校生に対しては、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ます。

### (1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

#### ア 幼児に対する交通安全教育の推進

幼児に対する交通安全教育は、心身の発達段階に応じ、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します。

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います。

市、関係機関等は指導者の派遣、教材や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を支援します。

また、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、幼稚園、保育所等を通じて保護者の意識啓発を行います。

#### 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します。

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、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します。

市、関係機関等は、指導者の派遣、教材や情報の提供等を行うことにより、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、児童に対する補完的な交通安全教育の推進を図ります。

#### ウ 中学生に対する交通安全教育の推進

中学生に対する交通安全教育は、日常生活における交通安全に必要な事柄、特に、自転車で安全に道路を通行するために、必要な技能と知識を十分に習得させるとともに、道路を通行する場合は、思いやりをもって、自己の安全ばかりでなく、他の人々の安全にも配慮できるようにすることを目標とします。

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、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、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します。

市、関係機関等は、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、教材や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ります。

#### エ 高校生に対する交通安全教育の推進

高校生に対する交通安全教育は、日常生活における交通安全に必要な事柄、特に、二輪車の運転者及び自転車の利用者として安全に道路を通行するために、必



要な技能と知識を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ような健全な社会人を育成することを目標とします。

高等学校においては、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が円滑に実施できるよう、関係機関・団体等は、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ります。

#### オ 成人に対する交通安全教育の推進

成人に対する交通安全教育は、自動車等の安全運転の確保の観点から、免許取得時や免許取得後の運転者の教育を中心として行います。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、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行います。

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、事業所における自主的な安全運転管理の活発化に努めます。

#### カ 高齢者に対する交通安全教育の推進

高齢者に対する交通安全教育は、高齢者による交通事故が増加していることを踏まえ、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します。

高齢者の交通安全意識の高揚を図るため、山陽小野田市高齢者交通安全指導員を各老人クラブに配置し、地域からの交通安全活動を推進します。

また、市、関係機関等が連携・協力して、交通安全教室の開催や教材の提供等を行うことにより高齢者の交通安全教育を実施します。

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、高齢者世帯への家庭訪問による啓発を実施するほか、反射材用品の活用等、交通安全用品の普及を図ります。

#### 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、手話通訳者の協力や字幕入りDVDの活用等に努めるとともに、障害の種類や程度に応じたきめ細かな交通安全教育を実施します。

#### 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します。

### (2) 効果的な交通安全教育の推進

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

また、交通安全教育を行う機関・団体は、交通安全教育に関する情報を共有し、交通安全教育に用いる資機材の貸与や講師の派遣、情報の提供など、相互の連携を図りながら交通安全教育を推進します。

## 3 普及啓発活動の推進

### (1) 交通安全運動の推進

山陽小野田市交通安全対策協議会等の構成機関・団体等が相互に連携し、市民総参加の市民運動として交通安全運動を推進し、市民一人一人に広く交通安全思想の普及や、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を図ります。

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・団体等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ります。

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ます。

### (2) 期間を定めて実施する運動

#### ア 運動の種別

毎年4月に春の全国交通安全運動、7月に夏の交通安全県民運動、9月に秋の全国交通安全運動、11月と3月に高齢者の交通事故防止県民運動、12月から1月にかけて年末年始の交通安全県民運動を、それぞれ国・県の方針に基づき、期間及び運動重点を設定し、集中的に実施します。

#### イ 交通安全運動の重点

交通安全運動の実施に当たっては、全国的な交通情勢を踏まえつつ、地域の実情に即した効果的な交通安全運動を実施するため、運動重点を定め、活動を展開します。具体的には、高齢者の交通事故防止、子どもの交通事故防止、シートベルト及びチャイルドシートの正しい着用の徹底、夜間（特に薄暮時）における交通事故防止、自転車の安全利用の推進、飲酒運転の根絶等を重点とします。

## ウ 運動内容

期間中は、警察、交通指導員等による街頭指導を実施し、登下校中の児童・生徒の安全確保及び運転者の意識啓発を図ります。

また、春及び秋の全国交通安全運動の初日には、交通安全運動出発式及び交通安全パレードを実施し、広く市民に注意を喚起します。さらには、地域、職域、学校等の市民参加による街頭キャンペーンや街宣等を実施し、運転者に対して安全運転を呼び掛けるとともに、市民の意識啓発を図ります。このほか、交通安全の市民団体による独居老人宅訪問活動を支援し、高齢者の意識啓発と見守りを実施します。

## エ 運動の広報

交通安全運動の広報は、事前に市広報紙、ホームページに実施期間、運動重点等について掲載します。運動期間中は、広報車により街宣を実施します。併せて、市役所庁舎への横断幕の掲出、主要な交差点や道路等への看板、安全旗、又はのぼり旗を掲出します。それらの方法により、広く市民に周知します。

### (3) 日を定めて実施する運動

毎月1日を「市民交通安全の日」（ただし、4月及び1月は8日とします。）、毎月9日を「反射材着用促進の日」、毎月15日を「お年寄りの交通安全日」、及び5月又は9月の指定日を「交通事故死ゼロを目指す日」と定め、街宣・啓発活動、街頭指導等を実施します。

### (4) 特定の目的を持った運動

高齢者の交通事故防止運動など、その時期の交通事故の実態等に鑑み、特定の目的を持って取り組まれる県民運動を県の方針に基づき市民運動として実施します。

### (5) 交通死亡事故多発警報の発令による対策の強化

#### ア 交通安全山口県対策協議会からの発令

交通安全山口県対策協議会から、県の全域において短期間（おおむね10日間）に交通死亡事故が7件以上発生したときに発令される交通死亡事故多発全県警報等の警報が発令された場合は、関係機関・団体等と連携・協力し、市民に注意を喚起するとともに、交通事故防止対策を総合的かつ集中的に実施し、交通死亡事故多発傾向の抑止を図ります。

#### イ 山陽小野田市交通安全対策協議会からの発令

市内において短期間（おおむね2週間）のうちに交通死亡事故が2件以上発生したときは、速やかに山陽小野田市交通死亡事故多発警報を発令し、市民への注意喚起を徹底するとともに、関係機関・団体等が相互に連携・協力しながら、交通事故防止対策を総合的かつ集中的に実施し、交通死亡事故はもとより交通事故の徹底した抑止を図ります。

## (6) 普及啓発活動の推進事項

### ア 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します。

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ります。

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します。

### 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ります。

自転車の安全利用を促進するため、「自転車安全利用五則」(平成19年7月10日中央交通安全対策会議交通対策本部決定)の活用など、歩行者や他の車両への配慮等について普及啓発を図ります。特に、歩道通行時のルールのほか、スマートフォン等の操作や画像を注視しながらの乗車が違反であることについて周知・徹底を図ります。

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促進に努めます。

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します。

次に、自転車に同乗する幼児の安全を図るため、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に努めます。

### ウ 後部座席を含めた全ての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底

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、高速自動車国道だけでなく、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が重要です。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ります。

特に、後部座席の着用率が低いことから、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します。

## エ チャイルドシートの正しい使用の徹底

チャイルドシートの使用効果や正しい使用方法について、着用推進シンボルマーク等の活用により、保護者に対する啓発・指導を実施し、正しい使用の徹底を図ります。

また、山陽小野田交通安全協会が実施するチャイルドシートの貸出制度の利用を推進します。

## 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、普及促進を図ります。

また、反射材用品等の効果、使用方法等の理解促進に努めます。

## カ 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、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、「飲酒をしない、させない」という規範意識の確立を図ります。

## キ その他の普及啓発活動の推進

### (ア) 交通安全活動に関する会議の開催

山陽小野田市交通安全対策協議会等の関係機関・団体等による会議を開催し、交通安全に関する情報共有・交換を図り、連携を強化します。

### (イ) 「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」を推進します。

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します。

### (ウ) 早め点灯の普及啓発

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

(エ) 「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」に賛同し、これを推進します。

(オ) 「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実施される本運動に賛同し、市民が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します。

(カ) 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・養成の推進に努めます。

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ます。

## 4 高齢者交通事故防止対策の推進

### (1) 交通安全意識の普及啓発

老人クラブ等における高齢者相互の啓発による交通安全意識の高揚を図るため、老人クラブ内のリーダーとして、高齢者交通安全指導員を配置するとともに、関係機関・団体等と連携し、「お年寄りの交通安全5則」を始めとした交通安全意識の普及啓発に努めます。また、交通安全グラウンドゴルフ大会の開催を支援し、地域からの主体的活動の推進を図ります。

### (2) 高齢運転者対策の推進

#### ア 高齢運転者標識の普及

高齢運転者を保護する高齢運転者標識（高齢者マーク）の普及・活用を図ります。

また、併せて、一般運転者の高齢運転者標識を取り付けた自動車への思いやりの意識を高めます。

#### イ 身体機能の低下に応じた安全運転の啓発

交通安全教育等を通して、加齢に伴う身体機能の低下が運転中の行動・判断に及ぼす影響について理解を促進し、身体機能の低下に応じた安全運転を啓発します。

#### ウ 運転免許証を返納しやすい環境づくり

高齢者の運転免許の自主返納支援制度及び運転卒業証制度の普及・活用を図り、運転適応能力に不安のある高齢者が運転免許証を返納しやすい環境をつくりま

### (3) 高齢歩行者対策の推進

運転者から見て、視認性を高めることができる反射材用品、自発光式ライト等の普及を推進します。また、視認性の高い服装や反射材用品等の効果について理解を深めるため、高齢者を対象とした体験型の交通安全教育を実施します。

### (4) 高齢者交通死亡事故多発警報の発令に合わせた取組の強化

県内で短期間（おおむね10日間）に高齢者が関与する交通死亡事故が4件以上発生したとき発令される高齢者交通死亡事故多発警報の発令に合わせて、関係機関・団体等による街頭指導等の取組を強化し、高齢者の関与する交通事故の防止に努めます。

## 5 道路交通環境の整備

### (1) 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、歩行者の視点からの道路整備や交通安全対策は依然として十分とはいえない状況にあります。

このため、市民の理解を得ながら、「人」の視点に立った交通安全対策を推進する必要があります。

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します。

#### ア 道路における交通安全対策の推進

歩行者・自転車利用者の安全な通行を確保するため、通行する車両の減速に繋がるよう、高輝度等の見やすく分かりやすい道路標識・道路標示の整備等の安全対策による交通円滑化対策を実施します。

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）にいう生活関連経路を構成する道路を中心としての整備を推進します。

#### 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、道路交通実態に応じ、教育委員会、警察、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します。

また、児童・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推進し、関係機関と協議しながら押ボタン式信号機、横断歩道等の拡充等による対策を推進

します。

## (2) 道路環境の整備

### ア 道路交通網の整備

道路交通の安全と利便性を確保するため、主要な幹線道路をはじめ各種道路のそれぞれの機能が適切に分担されるよう体系的な道路整備を推進します。

また、関係機関と協議しながら都市計画道路の整備を推進し、狭小な生活道路における通過交通の排除と交通の効果的な配分を行い、道路の著しい混雑の緩和及び交通事故の防止を図ります。

### イ 道路改良の推進

認定市道については、安全かつ円滑な交通環境を確保するとともに、交通事故の発生を抑止するため、道路改良事業を計画的に推進します。

### ウ 交差点改良の推進

交通事故は交差点でその多くが発生していることから、交差点の安全性を高める必要があります。そこで、鋭角に交差する変則的な交差点等の改良を計画的に推進します。

## (3) 交通安全施設の整備

### ア 運転者のための交通安全施設の整備

道路管理者によるパトロールを定期的を実施し、交通安全施設等の点検整備を行います。

また、交通事故が多発し、又は発生する可能性が高い箇所を重点的に調査し、関係機関と協議しながら道路標識、道路照明、道路反射鏡、防護柵、車線分離標等の整備に努めます。

### イ 歩行者のための交通安全施設の整備

歩行者の交通事故が多発する地点や危険な交差点については、道路の構造及び交通の実態を勘案した上で、関係機関等と協議しながら信号機や横断歩道の設置に努めます。

また、劣化が進んだ横断歩道等の路面表示について、関係機関と協議しながら補修に努めます。

## (4) 効果的な交通規制の実施

### ア 幹線道路の交通規制

幹線道路については、安全で円滑な交通環境を確保するため、道路構造、交通安全施設、交通事故の発生状況等を勘案しつつ、関係機関と協議し、適正な交通規制となるよう努めます。



## イ 生活道路等の交通規制

生活道路については、地域の実態に応じて、歩行者及び自転車利用者の安全が確保できるよう、一方通行、速度制限、駐停車禁止等の交通規制に努めます。また、特に通学路については、児童・生徒の安全を確保するため、関係機関と協議しながら、効果的な交通規制に努めます。

## (5) 自転車利用環境の整備

### ア 安全で快適な自転車利用環境の整備

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下、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します。

また、自転車通行の安全性を向上させるため、自転車と自動車を混在させる区間では、周辺の交通実態等を踏まえ、必要に応じて、駐車禁止又は駐停車禁止の規制を実施します。

さらに、自転車の交通ルールや交通マナーの啓発を推進します。

### イ 自転車等の駐車対策の推進

自転車利用の利便性を高めるため、また、無秩序な駐輪や放置を防止するため、駐輪場の補修・整備を計画的に実施します。また、駅周辺等に長期間放置された自転車の撤去を実施します。

### ウ 傷害保険の普及

自転車と歩行者の交通事故は少なからず発生し、高額な賠償額となるケースも生じていますが、傷害保険が普及していない実情にあります。そこで、被害者、加害者ともに救済するため、自転車保険などの傷害保険の普及に努めます。

### エ 夜間の安全性の確保

夜間の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、自転車の視認性の向上を図ります。

## (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、災害に強い道路交通を確保できるよう緊急輸送道路等の整備に努めます。

### 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・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への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に努めます。

## (7) 総合的な駐車対策の推進

### ア 違法駐車を排除しようとする気運の醸成・高揚

違法駐車の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・団体等と連携して、市民の理解と協力を得ながら違法駐車を排除しようとする気運の醸成・高揚を図ります。

## (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します。

#### (イ) 不法占用物件の排除等

道路交通に支障を与える広告物等の不法占用物件については、関係機関と連携しながら、撤去を推進します。

#### (ウ) 道路の掘り返しの規制等

道路の掘り返しを伴う占用等の工事については、無秩序な掘り返しを防止するとともに、工事に伴う事故・渋滞を防ぐための指導、調整をします。

### イ 子どもの遊び場等の確保

路上遊戯等による交通事故を防止するため、保護者に注意を喚起するとともに、都市公園等の整備や既存公園の改善等を推進し、遊び場不足の解消に努めます。

### 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、欠壊又は異常気象等により交通が危険であると認められる場合や道路に関する工事のためやむを得ないと認められる場合には、道路法（昭和27年法律第180号）に基づき、迅速かつ的確に通行の禁止又は制限を行います。

## 6 道路交通秩序の維持

### (1) 交通指導取締りの推進

地域の交通事故実態や違反等に関する地域の声を基に、警察や関係団体と連携し、歩行者及び自転車利用者の事故防止並びに事故多発路線等における事故防止を目的とした交通指導取締りを推進します。特に、飲酒運転を始めとする悪質性、危険性の高い違反、自転車利用者による無灯火、一時不停止などの歩行者に危険を及ぼす違反に重点を置いた交通指導取締りを促進します。

## (2) 暴走族等対策の推進

暴走族等対策を推進するため、関係機関・団体等が連携し、地域ぐるみでの暴走族追放気運の高揚に努めるとともに、暴走行為をすることのないよう青少年の指導等を促進し、その健全育成に取り組みます。

また、施設の管理者等に協力を求め、暴走族等を集まらせない、及び暴走行為をさせない環境づくりの推進に努めます。

## 7 救助・救急活動の充実

### (1) 救助・救急体制の整備

#### ア 救助・救急体制の整備・強化

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、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、救助・救急体制の整備及び強化を図ります。

また、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、消防機関と災害派遣医療チーム（※ DMAT）の連携による救助・救急体制の充実を図ります。

※ DMAT : Disaster Medical Assistance Team の略。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等の現場に急行する医療チーム

#### イ 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

現場におけるバイスタンダー（現場に居合わせた人）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）の使用も含めた応急手当について普及啓発を推進します。

※ AED : Automated External Defibrillator の略。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

#### ウ 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、高度な技術を有する救急救命士を宇部・山陽小野田消防局において計画的に配置できるようにその養成、確保に努めます。

#### エ 救助・救急用資機材の整備の推進

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、最先端の救助資機材等の整備を推進します。

オ 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します。

## **(2) 救急関係機関の協力関係の確保等**

救急医療施設への迅速かつ円滑な収容を確保するため、救急医療機関、消防機関等の関係機関における緊密な連携・協力を推進します。

## **8 被害者支援の推進**

### **(1) 自動車損害賠償保障制度の周知**

自動車損害賠償保障制度は、自動車事故による被害者の救済対策の中核的役割を果たしていることから、自動車損害賠償責任保険（共済）の期限切れや掛け忘れがないよう、広報活動等を通じて市民に周知を図ります。

### **(2) 交通事故相談業務の充実**

交通事故に係る諸問題の円滑な解決を図り、被害者の精神的・経済的な負担を軽減するため、山陽小野田警察署内の山陽小野田交通事故等相談所と連携し、交通事故相談業務の充実を図ります。また、市のホームページや広報紙等により交通事故相談活動の周知を図ります。

### **(3) 交通事故被害者支援の推進**

交通事故被害者等の心情に配慮した相談業務を推進するとともに、関係機関相互の連携を図り、民間の犯罪被害者支援団体等との連携を図ります。

### **(4) 市民交通災害共済への加入推進**

交通事故被害者を経済的に支援するため、山口県市町総合事務組合交通災害共済と提携し、市民交通災害共済への加入を推進します。

## 第2 鉄道交通等の安全

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。以下同じ。）は、市民生活に欠くことのできない交通手段です。人身障害事故と踏切障害事故は、県内の運転事故全体の約9割を占めていることから、利用者等が関係する事故を防止する必要があります。

### 1 鉄道交通の安全に関する知識の普及

運転事故の約90%以上を占める踏切傷害事故と人身傷害事故の多くは、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す。このため、交通安全運動等の機会をとらえ、広報活動を行い、関係機関との連携・協力体制の整備を推進し、鉄道の安全に関する正しい知識の普及啓発を図ります。

### 2 その他鉄道交通の安全に関する措置

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ため、踏切事故防止に係る啓発活動に努めます。

また、踏切事故による被害者等への支援についても、事故の状況等を踏まえ、適切に対応します。

## 第3 目標指標

### 1 道路交通の安全

交通事故年間死者数	0人
交通事故年間重傷者数	20人以下

交通事故のない社会を達成することが究極の目標ですが、一朝一夕にこの目標を達成することは困難であることから、死者数及び命にかかわる優先度が高い重傷者数を減少させることを目指す必要があります。

本市の計画では、統計の発表がある昭和37年からの過去最低の人数と同じ交通事故年間死者数0人を目標とします。

また、本計画における最優先の目標は、死者数「0人」ですが、今後更に、総合的な交通安全対策を実施することにより、事故数そのものの減少、特に死者数及び命にかかわり、優先度の高い重傷者数を減少させることに積極的に取り組み、第10次交通安全計画を策定した平成28年から令和2年までで最少交通事故年間重傷者数21人を下回る「20人以下」を目標とします。

以上の目標の達成のため、市民の理解と参加・協働の下に、関係機関・団体等が緊密に連携し、道路交通安全の諸施策を総合的かつ強力で推進します。

## 第5章 計画の推進

### 1 実施計画の策定

年間計画である「山陽小野田市交通安全活動実施計画」を毎年度作成し、具体的・計画的に対策の推進を図ります。

### 2 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します。

### 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します。

