（案）

【パブリックコメント】

第 １２ 次

山 口 市 交 通 安 全 計 画

交通事故のない安全・安心な暮らしのできるまちを目指して

（令和８年度～令和１２年度）

山　口　市

目　　次

第１章　計画の策定に当たって

１　第１１次山口市交通安全計画の取組評価 ---------- １

（１）総括 ---------- １

（２）目標指標の達成状況 ---------- １

（３）主な取組内容 ---------- ４

２　計画策定の趣旨 ---------- ６

３　計画の位置付け ---------- ６

４　計画の期間 ---------- ６

第２章　計画策定の基本的考え方

１　基本目標 ---------- ７

２　推進上留意すべき事項 ---------- ７

（１）人優先の施策の推進 ---------- ７

（２）交通社会を構成する要素の考慮 ---------- ７

①　人に係る交通安全対策 ---------- ７

②　交通環境に係る安全対策 ---------- ８

（３）地域ぐるみの交通安全対策の推進 ---------- ８

第３章　交通安全を取り巻く現状と課題

１　交通安全を取り巻く社会の変化 ---------- ９

（１）人口減少・少子高齢化の進行---------- ９

（２）高齢者の移動手段の多様化---------- ９

（３）自転車利用環境の変化----------１０

（４）新たなモビリティの普及----------１０

２　道路交通法改正の動向（過去５年間の主な改正内容）----------１１

３　本市の現状と課題 ----------１２

（１）交通事故発生状況 ----------１２

（２）高齢者の安全確保 ----------１２

（３）こどもの安全確保 ----------１３

（４）歩行者の安全確保 ----------１３

（５）自転車等の安全利用の推進----------１４

（６）地域ぐるみの交通安全活動の推進----------１４

（７）踏切事故防止対策の推進 ----------１４

第４章　計画の内容

１　目標指標 ----------１５
２　目標達成に向けた重点的な取組 ----------１６
（１）全ての施策に共通する考え方----------１７
①　交通安全教育の推進 ----------１７
②　地域ぐるみの交通安全対策の推進 ----------１７
（２）重点取組分野 ----------１８
①　高齢者の交通事故防止 ----------１８
②　こどもの安全確保 ----------１８
③　歩行者の安全確保 ----------１９
④　自転車等の安全対策の推進 ----------１９
⑤　踏切道における交通安全の確保 ----------２０
３　交通安全施策の推進----------２０
（１）交通安全思想の普及徹底 ----------２０
①　段階的かつ体系的な交通安全教育の推進 ----------２１
ア　幼児に対する交通安全教育 ----------２１
イ　小学生に対する交通安全教育 ----------２２
ウ　中学生に対する交通安全教育 ----------２３
エ　高校生に対する交通安全教育 ----------２４
オ　成人に対する交通安全教育 ----------２５
カ　高齢者に対する交通安全教育 ----------２６
キ　障がい者に対する交通安全教育 ----------２７
ク　外国人に対する交通安全教育 ----------２７
②　交通安全に関する普及啓発活動の推進 ----------２８
ア　交通安全運動等の推進 ----------２８
イ　歩行者の安全確保 ----------２９
ウ　自転車の安全利用の推進 ----------２９
エ　自動車（二輪車を含む）の安全運転の推進 ----------３２
オ　新たなモビリティの安全対策 ----------３６
カ　効果的な広報の推進 ----------３６
キ　県・関係団体等と連携した普及啓発活動の推進 ----------３７
③　地域における交通安全活動への参加・協働の推進 ----------３９
（２）道路交通環境の整備 ----------４０
①　生活道路における交通安全対策の推進 ----------４０
ア　生活道路における安全な交通環境の確保 ----------４０

イ　通学路等における交通安全の確保 ----------４１
ウ　高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備 ---------４１
② 幹線道路における交通安全対策の推進 ----------４２
ア　事故危険箇所対策の推進 ----------４２
イ　重大事故の再発防止 ----------４２
ウ　道路の改築等による交通事故対策の推進 ----------４３
③ 高齢者等の移動手段の確保・支援 ----------４３
④ 歩行空間のユニバーサルデザイン化 ----------４３
⑤ 無電柱化の推進 ----------４４
⑥ 自転車利用環境の総合的整備 ----------４４
ア　安全で快適な自転車利用環境の整備 ----------４４
イ　自転車等の駐車対策の推進 ----------４４
⑦ 交通需要マネジメントの推進 ----------４５
⑧ 災害に備えた道路交通環境の整備 ----------４５
⑨ 駐車対策の推進 ----------４６
⑩ 道路の使用及び占用の適正化 ----------４６
⑪ 冬期における交通安全の確保 ----------４７
（３） 交通事故被害の軽減に向けた救助・救急体制の充実 ----------４８
① 救助・救急体制の整備 ----------４８
② 救急医療体制の整備 ----------４９
③ 救急関係機関の連携・協力の推進 ----------４９
（４） 交通事故被害者支援の充実と推進 ---------- ５０
① 自動車損害賠償保障制度等の周知 ----------５０
② 自転車損害賠償責任保険等への加入の徹底 ----------５０
③ 交通災害共済の周知 ----------５０
④ 被害者相談窓口等の周知 ----------５０
（５） 踏切道における交通安全の確保----------５１
① 踏切道の構造改良等の促進 ----------５１
② 踏切保安設備の整備等の促進 ----------５１
③ 踏切道の統廃合の促進 ----------５１
④ 踏切道の安全に関する知識の普及 ----------５１
第５章　計画の推進
１　推進体制 ----------５２
２　各主体の役割 ----------５２
用語解説 ----------５３

第１章　計画の策定に当たって

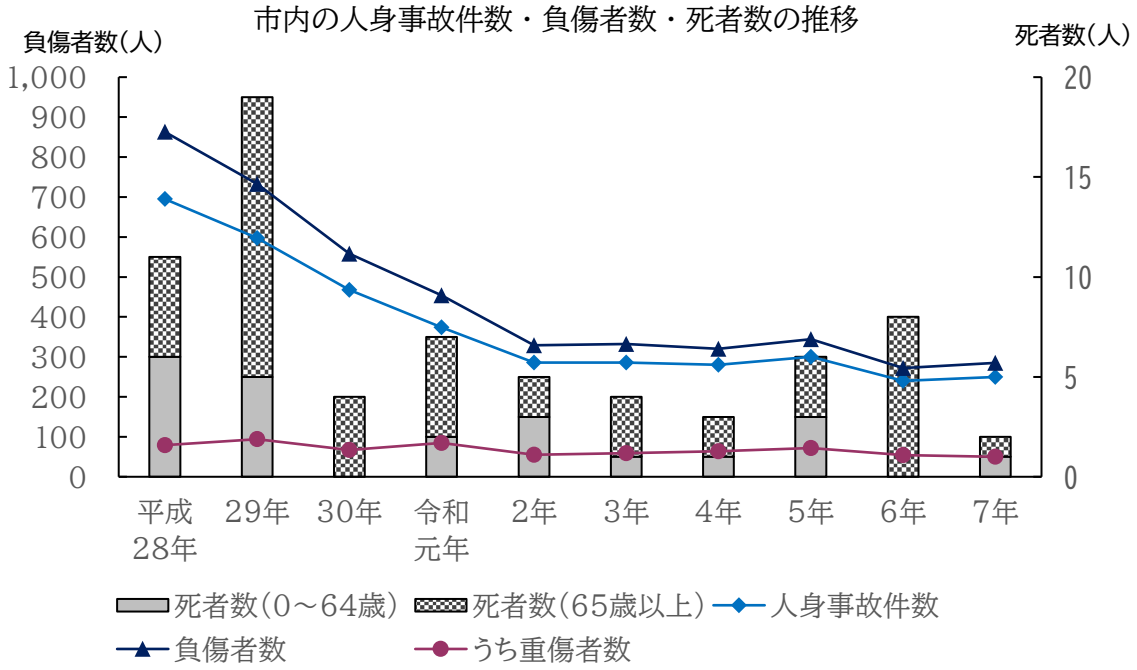
１　第１１次山口市交通安全計画の取組評価

（１）総括

第１１次山口市交通安全計画では、関係機関・団体との連携を図りながら、交通安全教育の推進、交通安全運動及び啓発活動、道路交通環境の整備並びに地域ぐるみの交通安全活動を推進した結果、人身事故発生件数は平成２８年以降、長期的に減少傾向を示し、第１１次計画期間中は踏切事故ゼロを継続するなど、交通事故の抑止に一定の成果がみられました。

一方で、令和２年以降、人身事故発生件数や交通事故重傷者数はおおむね横ばいで推移しているほか、交通事故死者に占める高齢者の割合が高い状況が続いており、高齢化の進展を踏まえた対策の一層の強化が求められています。加えて、自転車利用を取り巻く環境の変化や新たなモビリティの普及など、交通安全を取り巻く課題は多様化しています。

（２）目標指標の達成状況



項目＼年	平成28年	29年	30年	令和元年	2年	3年	4年	5年	6年	7年
人身事故件数(件)	695	597	468	374	286	286	280	300	240	250
負傷者数(人)	863	733	558	454	329	332	320	344	272	285
うち重傷者数	79	94	67	85	55	54	64	72	54	50
死者数(人)	11	19	4	7	5	4	3	6	8	2
うち0～64歳	6	5	0	2	3	1	1	3	0	1
うち65歳以上	5	14	4	5	2	3	2	3	8	1

○目標指標　年間の人身事故発生件数　２３０件以下

H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
695	597	468	374	286	286	280	300	240	250

第１１次山口市交通安全計画期間中の人身事故発生件数は、令和３年の２８６件から令和７年には２５０件となり、計画期間全体としては減少傾向で推移しました。特に、令和６年には２４０件まで減少しました。

一方で、人身事故発生件数は計画期間を通じて２４０件から３００件の範囲で推移しており、減少傾向にあるものの、近年は横ばい傾向となっています。

このことから、更なる交通事故の削減に向けて、高齢者対策、歩行者対策及び自転車対策等を継続して推進する必要があります。

○目標指標　年間の交通事故死者数　５人以下

H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
11	19	4	7	5	4	3	6	8	2
5	14	4	5	2	3	2	3	8	1

上段：全体交通事故死者数　下段：６５歳以上交通事故死者数

第１１次山口市交通安全計画期間中の交通事故死者数は、令和３年の４人、令和４年の３人、令和５年の６人、令和６年の８人、令和７年の２人で推移し、５年間の平均は４．６人となりました。令和３年、令和４年及び令和７年においては計画目標である年間５人以下を達成しています。

一方で、令和５年及び令和６年は目標を上回っており、計画期間中、継続して目標を達成するには至りませんでした。

また、計画期間中の交通事故死者２３人のうち、６５歳以上の高齢者は１７人と全体の約７割を占めており、高齢者が交通事故死者に占める割合が高い状況にあります。

このことから､交通事故死者数は５年間の平均では目標水準を下回ったものの､年による変動が大きく、高齢者の占める割合も高いことから、更なる死者数の削減に向けて、高齢歩行者対策、高齢運転者対策及び高齢者の安全な移動環境の確保を重点的に推進する必要があります。

○目標指標　年間の交通事故重傷者数　５０人以下

H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
79	94	67	85	55	54	64	72	54	50

第１１次山口市交通安全計画期間中の交通事故重傷者数は、令和３年の５４人から令和７年には５０人となり、計画期間全体としては減少傾向で推移しています。特に令和７年には計画目標である年間５０人以下を達成しています。

一方で、計画期間中を通じて５０人から７２人の範囲で推移しており、令和３年から令和６年までは計画目標を達成できませんでした。

このことから、交通事故重傷者数は一定の減少がみられるものの、計画期間中、継続して目標を達成するには至らなかったことから、更なる重傷事故の防止に向けて、高齢者対策、歩行者対策及び自転車対策等を継続して推進する必要があります。

○目標指標　年間の踏切事故の発生件数　０件

H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
1	0	0	0	0	0	0	0	0	0

第１１次山口市交通安全計画期間中の踏切事故発生件数は、令和３年から令和７年までの５年間を通じて全て０件で推移し、計画目標である「年間０件」を達成しました。

一方で、踏切事故は発生件数こそ少ないものの、一度発生すると重大な被害につながるおそれがあります。また、市内では平成２７年及び平成２８年に鉄道車両と自動車との衝突による死亡事故が発生していることから、踏切道の安全確保や交通安全意識の向上に向けた取組を継続して推進する必要があります。

（３）主な取組内容

第１１次山口市交通安全計画では、山口市交通安全対策協議会をはじめ、交通安全協会、交通指導員協議会、高齢者安心・安全ネットワークやまぐち、市内各地区交通安全対策協議会などの交通安全関係団体と連携しながら、交通安全教育・啓発活動、高齢者交通安全対策、道路交通環境の整備及び自転車安全対策など、総合的な交通安全施策に取り組んできました。

交通安全教育・啓発活動については、幼児から高齢者までを対象とした交通安全教室や交通安全運動、街頭啓発活動、飲酒運転根絶運動等を継続的に実施し、市民の交通安全意識の向上と交通ルールの遵守に努めました。

また、高齢者交通安全対策では、高齢者交通安全教室や反射材用品等の普及、高齢運転者への啓発、運転免許自主返納制度の周知を行い、高齢者の交通事故防止に取り組みました。

さらに、通学路や生活道路の安全対策、交通安全施設整備、歩道整備、バリアフリー化やゾーン３０プラスの設定など、安全な道路環境づくりの推進により、安全な道路交通環境の確保を図るとともに、自転車安全利用五則の周知やヘルメット着用の啓発、自転車保険加入促進などを通じて、自転車利用者の安全意識の向上に努めました。

これらの取組により、市民の交通安全意識の向上や交通環境の改善が図られた一方で、高齢化の進展に伴う高齢者事故対策や自転車利用者の交通ルール遵守の徹底など、引き続き対応が必要な課題もあります。今後も関係機関・団体との連携を一層強化し、交通情勢の変化に対応した効果的な交通安全対策を推進していく必要があります。

第１１次計画において実施した主な取組は次のとおりです。

【交通安全教育・啓発活動の推進】
・幼児から高齢者までを対象とした交通安全教室 ・交通安全運動の実施 ・街頭啓発活動の実施 ・飲酒運転根絶に向けた啓発 ・反射材用品等の普及促進 ・関係機関・団体と連携した広報啓発
【高齢者交通安全対策の推進】
・高齢者を対象とした交通安全教室 ・反射材用品等の普及促進 ・高齢運転者に対する交通安全啓発

・運転免許自主返納制度の周知
【道路交通環境の整備】
・通学路における安全対策 ・生活道路における安全対策 ・交通安全施設の整備 ・道路のバリアフリー化の推進 ・ゾーン３０プラスの設定
【自転車安全対策の推進】
・自転車安全利用五則の周知 ・自転車交通安全教室の実施 ・自転車損害賠償責任保険等への加入促進 ・自転車乗車用ヘルメットの着用促進
【交通安全関係団体との連携】
・交通安全対策協議会等との連携による交通安全運動、啓発活動の実施 ・交通安全協会、交通指導員等と連携した街頭活動・啓発活動 ・高齢者関係団体等と連携した交通安全対策 ・各地区交通安全対策協議会と連携した地域における交通安全活動 ・幼稚園・保育施設等と連携した幼児の交通安全教育 〔主な連携団体〕 山口市交通安全対策協議会、山口交通安全協会、山口交通指導員協議会、 山口安全運転管理者協議会、山口南交通安全協会、山口南交通指導員協議会、 山口南安全運転管理者協議会、高齢者安心・安全ネットワークやまぐち、 市内各地区交通安全対策協議会、山口市幼・保交通安全指導主任連絡協議会

2　計画策定の趣旨

昭和４５年の交通安全対策基本法制定以降、地方公共団体には地域の実情に応じた交通安全施策を計画的に推進する責務が定められました。

本市においても、これまで山口市交通安全計画を策定し、関係機関・団体及び市民との連携のもと、交通安全対策を推進してきました。その結果、交通事故発生件数は減少傾向にあり、令和７年の人身事故発生件数は平成２８年と比較して約４割の水準まで減少するなど、一定の成果が認められます。

一方で、令和２年以降、人身事故発生件数や交通事故重傷者数はおおむね横ばいで推移しているほか、交通事故死者に占める高齢者の割合が高い状況が続いています。また、高齢化の進展や自転車利用環境の変化、新たなモビリティの普及など、交通安全を取り巻く環境も大きく変化しています。このため、引き続き人命尊重の理念のもと、交通事故のない安全・安心な地域社会の実現に向けた取組を推進していく必要があります。

本計画では、「交通事故のない安全・安心な暮らしのできるまち」の実現を目指し、本市の交通安全施策の基本的な方向と取組を定めます。

3　計画の位置付け

本計画は、国の「第１２次交通安全基本計画」及び山口県交通安全対策会議が策定した「第１２次山口県交通安全計画」と整合を図り、本市における交通安全施策を総合的かつ計画的に推進するための計画として策定するものです。

また、「山口市総合計画」の部門計画として位置付けます。

4　計画の期間

令和８年度から令和１２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

人命尊重の理念に基づき、「交通事故のない安全・安心な暮らしのできるまち」の実現を目指します。

２　推進上留意すべき事項

（１）人優先の施策の推進

「交通事故のない安全・安心な暮らしのできるまち」を実現するためには、自動車と比較して弱い立場にある歩行者や、高齢者、障がい者、こどもなど、交通安全上特に配慮を必要とする人の安全を確保することが重要です。

また、交通事故被害者等に対しては、一人ひとりの状況に応じた支援が求められます。

（２）交通社会を構成する要素の考慮

道路交通及び踏切道における交通安全対策については、それぞれの特性を踏まえて検討する必要があります。

具体的には、「交通社会を構成する人」と「車両等が活動する場としての交通環境」という二つの要素について、相互の関連を考慮するとともに、市民の理解と協力を得ながら、適切かつ効果的な施策を講じることが重要です。

①　人に係る交通安全対策

交通安全を確保するためには、運転者が必要な知識及び技能を身に付け、交通安全意識を高めるとともに、歩行者等についても、交通ルールを理解し、遵守することが重要です。

また、交通社会に参加する市民一人ひとりが、交通安全を自らの問題として捉え、交通ルールを守るとともに、相手の立場を思いやり、安全な交通行動を心掛ける必要があります。

② 交通環境に係る安全対策

交通環境の整備に当たっては、人優先の考え方のもと、人の移動空間と自動車、鉄道等の交通との分離を図り、混合交通に起因する接触の危険を低減することが重要です。

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ける歩行者や自転車の安全な通行空間の確保など、人優先の交通安全対策に配慮する必要があります。

また、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、地震や津波等の災害に備えた防災の観点を取り入れることが求められます。

（3）地域ぐるみの交通安全対策の推進

人口減少や少子高齢化の進行に伴い、地域コミュニティの変化や交通安全活動の担い手不足が懸念される中、「交通事故のない安全・安心な暮らしのできるまち」を実現するためには、地域住民が交通安全を身近な問題として捉え、地域における交通安全活動に主体的に関わることが重要です。

行政、関係機関・団体、事業者及び地域住民が連携・協力し、地域全体で交通安全を支える取組を推進します。

第３章　交通安全を取り巻く現状と課題

１　交通安全を取り巻く社会の変化

近年、人口構造の変化や交通手段の多様化、交通ルールに関する制度改正など、交通安全を取り巻く社会環境は大きく変化しています。また、新たなモビリティの普及などに伴い、交通安全上の課題も多様化しています。

こうした社会環境の変化に適切に対応し、高齢者やこどもをはじめ、誰もが安全・安心に移動できる交通社会を実現するため、地域の実情を踏まえた交通安全対策を推進していく必要があります。

（１）人口減少・少子高齢化の進行

人口減少や少子高齢化の進行に伴い、地域社会や交通環境は変化しています。特に、高齢者人口の増加により、高齢歩行者や高齢運転者が関係する交通事故への対応がこれまで以上に重要となっています。また、こどもを交通事故から守るため、通学路や生活道路における安全対策の充実が求められています。

さらに、人口減少や地域コミュニティの変化により、交通安全活動や見守り活動の担い手不足が懸念されることから、行政、関係機関・団体、地域住民が連携し、地域ぐるみで交通安全を支える取組の重要性が高まっています。

（２）高齢者の移動手段の多様化

高齢者は、運転者としてだけでなく、歩行者、自転車利用者、公共交通の利用者など、様々な形で交通社会に参加しています。また、運転免許証の自主返納などにより、自動車の運転から他の移動手段へ移行する高齢者もみられることから、高齢者の移動手段は多様化しています。

（３）自転車利用環境の変化

環境意識の高まりや健康志向の普及、通勤・通学手段の多様化などを背景として、自転車利用の機会が広がっています。一方で、自転車は交通事故の被害者にも加害者にもなり得ることから、安全利用の徹底が重要となっています。

また、自転車を取り巻く法制度が変化していることから、利用者が交通ルールを正しく理解し、安全に利用することがこれまで以上に求められています。

（４）新たなモビリティの普及

電動アシスト自転車や特定小型原動機付自転車（電動キックボード等)、ペダル付き電動バイクなど、多様なモビリティの利用が広がっています。これらは移動手段の選択肢を広げる一方で、車両区分や通行ルールに対する理解不足による事故や交通違反が懸念されています。

このため、それぞれのモビリティの特性や車両区分に応じた交通ルールを正しく理解し、安全かつ適正に利用することが求められています。

2　道路交通法改正の動向（過去５年間の主な改正内容）

近年、道路交通法等は、高齢運転者対策、自転車の安全利用、生活道路における安全確保など、社会情勢や交通実態の変化を踏まえて改正が進められています。こうした制度改正の内容を市民に分かりやすく周知し、交通ルールの遵守と交通安全意識の向上につなげることが重要です。

時期	主な改正内容	交通安全上のポイント
令和４年５月	高齢運転者対策の充実	一定の違反歴がある７５歳以上の運転者に対する運転技能検査制度や、安全運転サポート車等限定条件付免許が導入されました。
令和５年４月	自転車乗車用ヘルメット着用の努力義務化	全ての自転車利用者に対し、乗車用ヘルメットの着用が努力義務化されました。
令和６年１１月	自転車のながらスマホ等の罰則強化及び酒気帯び運転への罰則の新設	自転車運転中の携帯電話使用等への罰則が強化され、酒気帯び運転も新たに罰則の対象となりました。
令和８年４月	自転車への交通反則通告制度（青切符制度）の導入	自転車の一定の交通違反に対する交通反則通告制度が導入されました。
令和８年９月	生活道路における法定速度の引下げ	中央線等のない生活道路における自動車の法定速度が、原則として時速３０キロメートルに引き下げられました。

3　本市の現状と課題

（１）交通事故発生状況

本市の人身事故発生件数は、平成２８年以降、長期的には減少傾向にあるものの、令和２年以降はおおむね横ばいで推移しています。

また、交通事故死者に占める高齢者の割合が高い状況にあるほか、歩行者や自転車利用者が被害者となる事故も発生しており、交通事故の発生状況や特徴を踏まえた対策が必要となっています。

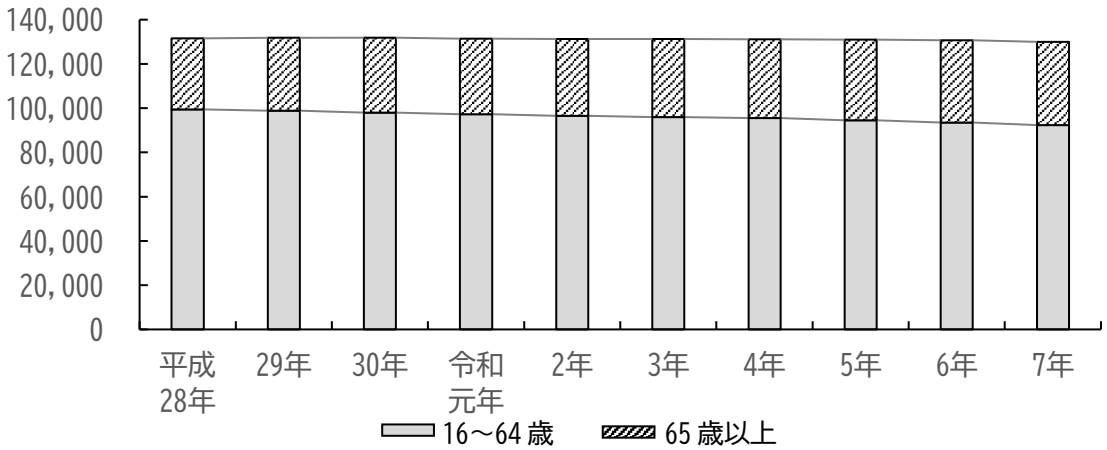
（２）高齢者の安全確保

高齢者は、歩行者、自転車利用者、運転者など様々な立場で交通社会に参加していることから、加齢に伴う身体機能や認知機能の変化を踏まえ、それぞれの交通行動に応じた安全を確保していくことが必要です。

市内では６５歳以上の運転免許保有者数が増加していることなどから、高齢運転者が自らの身体機能や運転能力の変化を適切に認識し、安全な運転行動につなげることが求められています。

また、運転免許証の自主返納等による移動手段の変化も踏まえ、高齢者がそれぞれの状況に応じて安全かつ安心して移動できる環境を確保することが必要です。

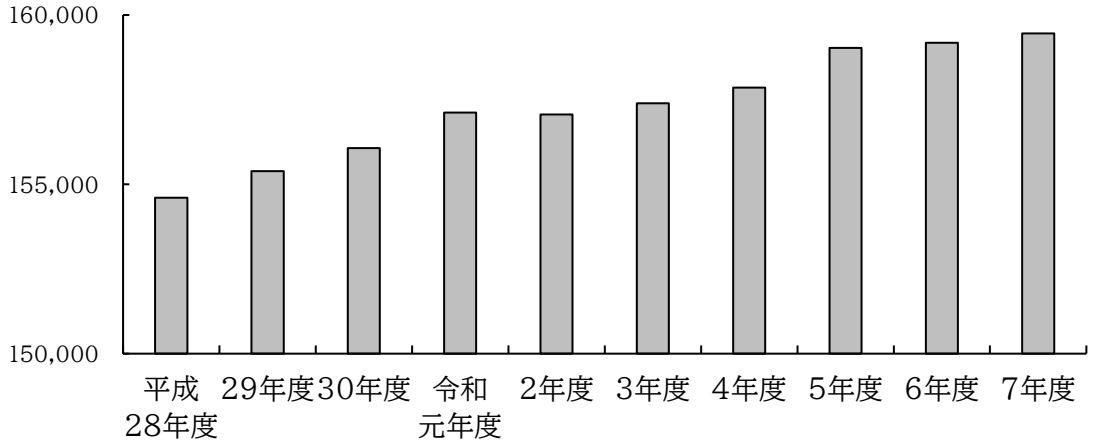
市内の運転免許保有者数・高齢免許保有者数の推移



項目＼年	平成28年	29年	30年	令和元年	2年	3年	4年	5年	6年	7年
16～64歳（人）	99,455	98,928	97,957	97,239	96,601	96,028	95,602	94,586	93,523	92,362
65歳以上（人）	32,169	32,882	33,836	34,181	34,692	35,219	35,598	36,466	37,103	37,627
合計（人）	131,624	131,810	131,793	131,420	131,293	131,247	131,200	131,052	130,626	129,989

［資料］山口市交通白書

市内の自動車台数の推移



※二輪の軽自動車は市内台数が把握できないため除外して集計

平成28年度	29年度	30年度	令和元年度	2年度	3年度	4年度	5年度	6年度	7年度
154,603	155,389	156,067	157,123	157,060	157,390	157,855	159,033	159,181	159,456

［資料］山口県統計年鑑

（３）こどもの安全確保

次代を担うこどもを交通事故から守るため、通学路や未就学児等が日常的に利用する移動経路における安全な通行環境の確保が必要です。

また、交通ルールを理解し、安全な行動を身に付けられるよう、発達段階に応じた交通安全教育を継続して推進していく必要があります。

（４）歩行者の安全確保

高齢者、障がい者、こどもをはじめとする歩行者の安全確保は、「交通事故のない安全・安心な暮らしのできるまち」を実現するための基本となるものです。生活道路や通学路においては、人優先の考え方に基づく安全な歩行環境の確保が求められています。

特に、横断歩道における歩行者優先の徹底は重要な課題であり、運転者による歩行者保護の徹底と、歩行者自身が安全な横断行動を実践することが必要です。

（５）自転車等の安全利用の推進

こどもから高齢者まで幅広い世代が自転車を利用していることから、それぞれの年齢や利用実態に応じた交通安全教育を推進し、交通ルールの遵守と安全な交通行動の定着を図ることが必要です。

また、特定小型原動機付自転車やペダル付き電動バイクなど、新たなモビリティの普及を踏まえ、それぞれの車両の特性や区分に応じた交通ルールの周知を図り、安全かつ適正な利用を促進していく必要があります。

（６）地域ぐるみの交通安全活動の推進

本市では、交通安全運動や交通安全教室、見守り活動など、地域ぐるみの交通安全活動が行われていますが、人口減少や少子高齢化の進行に伴い、活動の担い手不足や高齢化が課題となっています。

このため、地域における交通安全活動を持続していくため、多様な主体の参加を促し、活動を継続できる体制を確保していくことが必要です。

（７）踏切事故防止対策の推進

踏切事故は発生件数こそ少ないものの、一度発生すると重大な被害につながるおそれがあることから、踏切道における安全を継続して確保していくことが重要です。

また、踏切道の利用状況や周辺の交通環境等を踏まえ、関係機関が連携して安全性の向上を図るとともに、踏切利用者が交通ルールを遵守し、安全な通行を心掛けることが必要です。

第４章　計画の内容

基本目標である「交通事故のない安全・安心な暮らしのできるまち」の実現を目指し、交通事故の更なる減少と交通安全意識の向上を図るため、目標指標を設定するとともに、その達成に向けた重点的な取組を位置付け、関係機関・団体と連携しながら交通安全施策を総合的かつ計画的に推進します。

１　目標指標

「交通事故のない安全・安心な暮らしのできるまち」の実現に向けて、計画期間内に以下の目標を達成することを目指します。

道路交通の安全

年間の人身事故発生件数	２３０件以下
年間の交通事故死者数	３人以下
年間の交通事故重傷者数	５０人以下

踏切道における交通の安全

年間の踏切事故の発生件数	０件

交通事故のない社会の実現を究極の目標とし、その実現に向けて、人身事故発生件数、交通事故死者数及び交通事故重傷者数の減少を目指し、交通安全対策を着実に推進します。

○年間の人身事故発生件数

人身事故発生件数は、平成２８年以降、長期的には減少傾向にあるものの、令和２年以降はおおむね横ばいで推移しており、第１１次計画の目標である年間２３０件以下の達成には至っていません。

また、第１１次計画期間中の平均発生件数は約２７０件となっていることから、更なる交通事故の削減を目指し、第１１次計画に引き続き、年間２３０件以下を目標とします。

○年間の交通事故死者数

交通事故死者数は、第１１次計画期間中に増減を繰り返しており、平均で４．６人となっています。また、計画期間中の交通事故死者の約７割を高齢者が占めるなど、高齢者が関係する交通事故への対応が課題となっています。このため、人命尊重の理念の下、交通事故による死者の更なる減少を目指し、年間３人以下を目標とします。

○年間の交通事故重傷者数

交通事故重傷者数は、第１１次計画期間中に増減がみられ、平均は５８．８人となっています。また、令和７年には目標を達成したものの、計画期間中の多くの年で第１１次計画の目標である年間５０人以下を上回っています。

このため、重傷事故の更なる減少を目指し、第１１次計画に引き続き、年間５０人以下を目標とします。

○年間の踏切事故の発生件数

踏切事故発生件数は、第１１次計画期間中を通じて０件で推移し、計画目標を達成しています。一方で、踏切事故は一度発生すると重大な被害につながるおそれがあります。

このため、踏切事故の未然防止を図り、第１１次計画に引き続き、年間０件を目標とします。

２　目標達成に向けた重点的な取組

「交通事故のない安全・安心な暮らしのできるまち」を実現するためには、道路や交通安全施設等の交通環境の整備に加え、交通社会に参加する一人ひとりが交通安全に関する知識を身に付け、交通ルールを遵守し、安全な行動を実践することが重要です。

また、高齢化の進展や交通手段の多様化など、交通安全を取り巻く環境が変化する中、本市の交通事故の特徴や課題に応じた取組を重点的に進める必要があります。

このため、本計画では、「交通安全教育の推進」、「地域ぐるみの交通安全対策の推進」を全ての施策に共通する考え方として位置付けるとともに、「高齢者の交通事故防止」、「こどもの安全確保」、「歩行者の安全確保」、「自転車等の安全対策の推進」及び「踏切道における交通安全の確保」を重点的に取り組む分野として、総合的かつ計画的に交通安全対策を推進します。

（１） 全ての施策に共通する考え方

① 交通安全教育の推進

～交通安全を自ら考え行動できる人づくりの推進～

〇ライフステージに応じた交通安全教育の推進

幼児から高齢者まで、それぞれのライフステージに応じた交通安全教育を推進し、交通ルールの遵守と交通マナーの向上を図ります。

〇参加・体験・実践型の交通安全教育の充実

交通安全教室や街頭指導に加え、通学路、生活道路及び交差点等における現地での体験型の交通安全教育を取り入れ、実際の交通環境の中で危険箇所や安全な通行方法を学ぶ機会の充実を図ります。

〇危険を予測し、安全に行動できる力の育成

参加・体験・実践型の教育を通じて、危険を予測し、安全な行動を選択できる力を育むとともに、交通ルールの理解と安全行動の定着を図ります。

〇家庭、学校、地域等と連携した交通安全教育の推進

家庭、学校、地域、事業所及び関係機関・団体が連携し、交通安全教育を継続的に実施することで、交通安全意識の向上を図ります。

② 地域ぐるみの交通安全対策の推進

～みんなで支え、みんなで守る交通安全の推進～

〇地域における交通安全活動への参加・協働の促進

市民一人ひとりが交通安全を身近な問題として捉え、主体的に交通安全活動に参加できるよう、地域、関係機関・団体等との連携・協力を推進します。

〇持続可能な交通安全活動の推進

地域の実情を踏まえ、交通安全活動を支える担い手への支援などを通じて、地域ぐるみの交通安全活動を継続して実施できる環境づくりを推進します。

（２） 重点取組分野

① 高齢者の交通事故防止

～高齢者を交通事故の被害者にも加害者にもさせない取組の推進～

○高齢者に対する交通安全教育・啓発の充実

高齢者の交通行動や加齢に伴う身体機能等の変化を踏まえ、参加・体験・実践型の交通安全教育や啓発活動を推進し、安全な交通行動の定着を図ります。

○高齢者が安全に通行できる道路交通環境の整備

生活道路における安全対策や道路交通環境のバリアフリー化などを進め、高齢者が安全かつ安心して通行できる環境の整備を図ります。

○高齢運転者の安全運転の支援

高齢運転者の特性を踏まえた交通安全対策を推進し、安全運転を支援します。

○高齢者の安全な移動手段の確保

高齢者がそれぞれの状況に応じて安全かつ安心して移動できる環境の確保に努めます。

② こどもの安全確保

～通学路等における交通安全対策の推進～

○こどもの安全な通行環境の確保

通学路等における安全対策を推進し、こどもが安全かつ安心して通行できる環境の確保を図ります。

○発達段階に応じた交通安全教育の推進

こどもの発達段階に応じた交通安全教育を推進し、交通ルールの理解と安全な交通行動の定着を図ります。

○自動車乗車中における安全確保

自動車乗車中の交通事故による被害の軽減に向けた安全対策を推進します。

③　歩行者の安全確保

～人優先の交通安全対策の推進～

〇安全な歩行空間の確保

通学路や生活道路を中心に、歩行者が安全かつ安心して通行できる歩行空間の確保を進めるとともに、交通事故の発生状況や地域の実情を踏まえた道路交通環境の改善を図ります。

〇横断歩道における歩行者優先の徹底

横断歩道における歩行者の安全を確保するため、運転者に対し、歩行者優先の交通ルールの遵守と歩行者保護意識の向上を図ります。

〇歩行者の安全な交通行動の促進

歩行者に対し、横断歩道の利用や安全確認など、安全な道路横断に関する交通安全教育や啓発活動を推進し、自らの安全を守る交通行動の実践を促します。

④　自転車等の安全対策の推進

～自転車等利用者の交通ルール遵守と安全意識の向上～

〇自転車等の安全利用の推進

自転車等の利用者に対する交通安全教育や広報啓発を推進し、交通ルールの遵守と安全な交通行動の定着を図るとともに、交通事故による被害の軽減に向けた取組を推進します。

〇制度改正や新たなモビリティへの対応

自転車を取り巻く制度改正や新たなモビリティの普及を踏まえ、それぞれの特性や車両区分に応じた安全で適正な利用を促進します。

⑤　踏切道における交通安全の確保

～踏切事故ゼロに向けた安全対策の推進～

○踏切道における安全対策の推進

鉄道事業者や道路管理者等の関係機関と連携し、踏切道の構造改良や保安設備の整備等を促進し、安全な通行環境の確保を図ります。

○踏切利用者の安全意識の向上

踏切通行時の交通ルールや安全な通行方法について周知するとともに、広報啓発活動を通じて踏切利用者の安全意識の向上を図り、踏切事故の未然防止に努めます。

3　交通安全施策の推進

本市では、交通安全を取り巻く現状や課題を踏まえ、目標指標の達成に向けて、総合的かつ計画的に交通安全施策を推進します。

「交通事故のない安全・安心な暮らしのできるまち」の実現のためには、交通安全教育や道路交通環境の整備による交通事故の未然防止に加え、事故発生時における迅速な救助・救急活動の充実や交通事故被害者等への支援が重要です。

このため、「交通安全思想の普及徹底」、「道路交通環境の整備」、「交通事故被害の軽減に向けた救助・救急体制の充実」、「交通事故被害者支援の充実と推進」及び「踏切道における交通安全の確保」を施策の柱として、関係機関・団体、市民及び事業者と連携・協力しながら、各種施策に取り組みます。

（1）交通安全思想の普及徹底

「交通事故のない安全・安心な暮らしのできるまち」を実現するためには、市民一人ひとりが交通ルールを理解し、交通マナーを実践するとともに、自他の生命を尊重し、交通社会の一員として責任ある行動をとることが重要です。

このため、幼児から高齢者まで、それぞれ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推進するとともに、交通安全に関する普及啓発活動の充実を図ります。

また、学校、家庭、地域、事業者及び関係機関・団体が連携し、交通安全教育や啓発活動を効果的に実施するとともに、地域における交通安全活動への参加・協働を促進し、市民の交通安全意識の向上と安全な交通行動の定着を図ります。

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

○日常の教育・保育活動を通じた交通安全教育の推進

幼児が基本的な交通ルールや交通マナーを身に付け、安全に道路を利用できるよう、幼稚園、保育所、認定こども園等において、家庭や関係機関と連携しながら、日常の教育・保育活動を通じた交通安全教育を計画的かつ継続的に実施します。

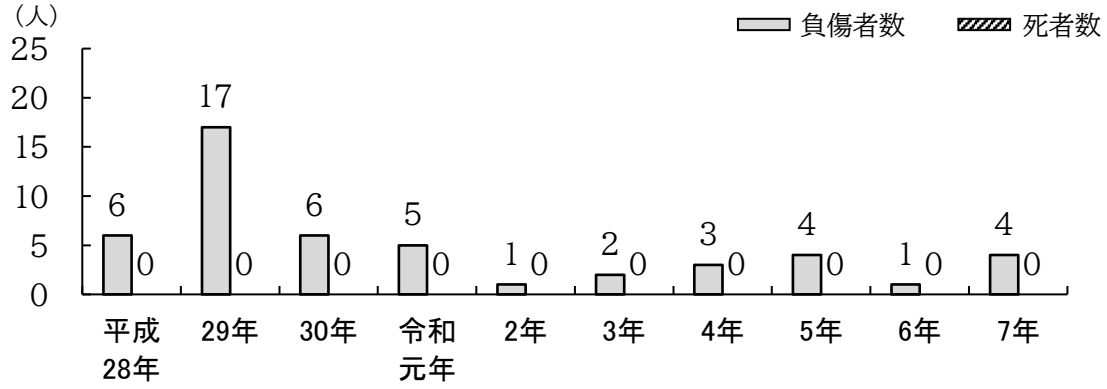
○幼児が分かりやすく学べる交通安全教育の充実

紙芝居や映像教材、交通安全教室等を活用し、幼児が楽しみながら基本的な交通ルールや安全な行動を学ぶことができる取組を進めます。

○家庭における交通安全教育の充実

保護者に対する啓発や交通安全に関する情報提供等を行い、家庭における交通安全教育の充実を図ります。

市内の幼児の負傷者数・死者数の推移



年度	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
交通事故負傷者数	6	17	6	5	1	2	3	4	1	4
交通事故死者数	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

［資料］山口市交通白書

イ　小学生に対する交通安全教育

○学校教育を通じた交通安全教育の推進

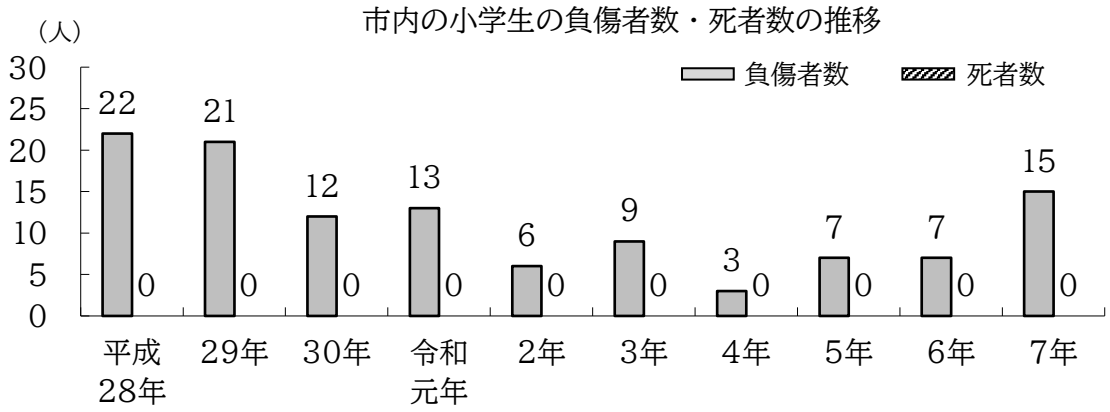
児童が、心身の発達段階や地域の実情に応じて、歩行者や自転車利用者として必要な交通ルールや交通マナー、安全な行動を身に付けることができるよう、小学校において、家庭や関係機関・団体等と連携しながら、体育、特別の教科道徳、総合的な学習の時間、特別活動等、学校の教育活動全体を通じて、歩行者としての心得、自転車の安全利用、危険の予測と回避等について学ぶ機会の充実を図ります。

○実践的な交通安全教育の充実

安全な通学や自転車利用に関する指導を行うとともに、交通安全教室や関係機関による指導者派遣等を活用し、児童が道路や交通の状況に応じて危険を予測・回避し、安全な行動を選択できるよう、参加・体験・実践型の交通安全教育の充実を図ります。

○家庭と連携した交通安全教育の推進

ＰＴＡ等と連携した交通安全講習会や啓発活動を通じて、家庭における交通安全意識の向上を図るとともに、保護者が日常生活や実際の交通場面において、児童に基本的な交通ルールや交通マナー、安全な行動について指導できるよう、家庭における交通安全教育の充実に努めます。



年度	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
交通事故負傷者数	22	21	12	13	6	9	3	7	7	15
交通事故死者数	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

［資料］山口市交通白書

ウ　中学生に対する交通安全教育

○学校教育を通じた交通安全教育の推進

中学生が交通ルールや交通マナーを理解し、安全な交通行動を実践できるよう、中学校において、家庭や関係機関・団体等と連携しながら、保健体育、特別の教科道徳、総合的な学習の時間、特別活動等、学校の教育活動全体を通じて、歩行者としての心得、自転車の安全利用、自動車等の特性、危険の予測と回避、交通標識等の理解、応急手当等について学ぶ機会の充実を図ります。

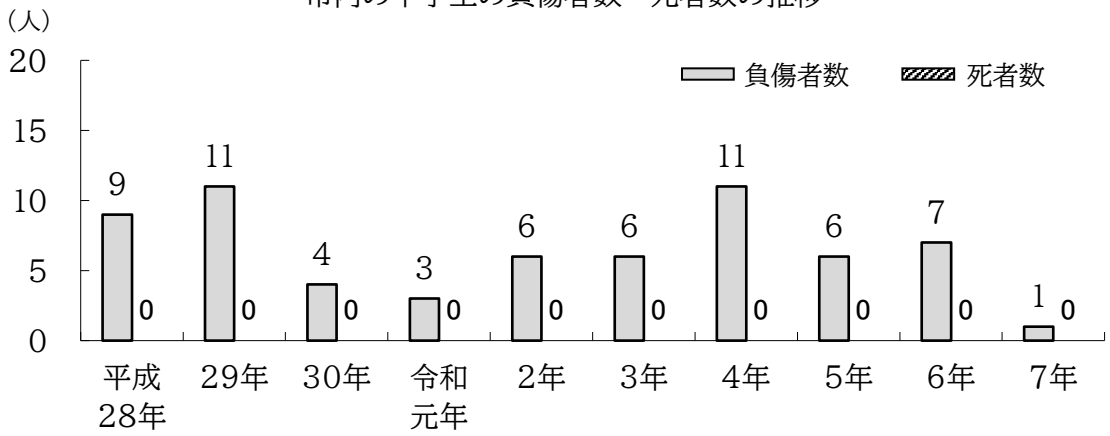
○実践的な交通安全教育の充実

安全な通学や自転車利用に関する指導を行うとともに、交通安全教室や関係機関による指導者派遣等を活用し、道路や交通の状況に応じて危険を予測・回避し、安全な行動を選択できるよう、参加・体験・実践型の交通安全教育の充実を図ります。

○家庭と連携した交通安全教育の推進

ＰＴＡ、関係機関・団体等と連携した交通安全講習会や啓発活動を通じて、家庭における交通安全意識の向上を図るとともに、学校、家庭、地域及び関係機関等が連携した交通安全教育の充実に努めます。

市内の中学生の負傷者数・死者数の推移



年度	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
交通事故負傷者数	9	11	4	3	6	6	11	6	7	1
交通事故死者数	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

［資料］山口市交通白書

エ　高校生に対する交通安全教育

○学校教育を通じた交通安全教育の推進

高校生が交通社会の一員として交通ルールや交通マナーを遵守し、自他の生命を尊重して責任ある行動ができるよう、高等学校において、家庭や関係機関・団体等と連携しながら、保健体育、総合的な探究の時間、特別活動等、学校の教育活動全体を通じて、自転車の安全利用、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学ぶ機会の充実を図ります。

○自転車等の安全利用に関する教育の充実

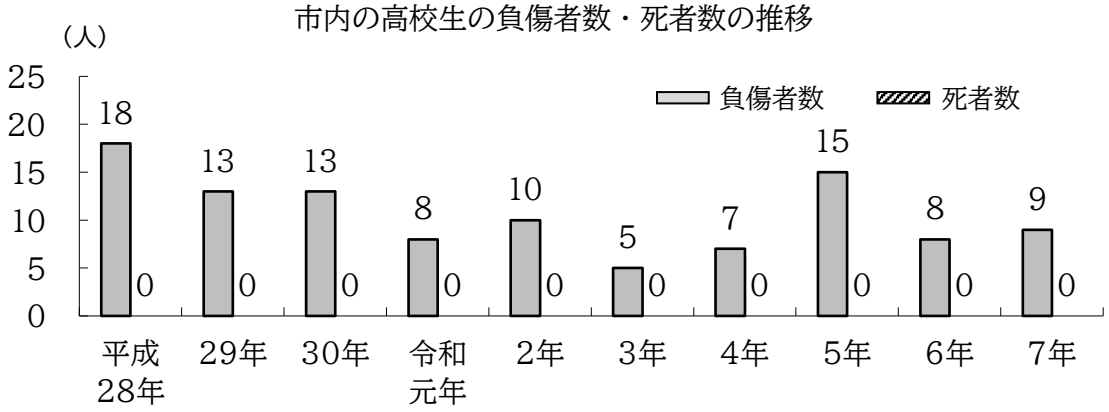
自転車通学等の実態を踏まえ、自転車の交通ルールや安全な利用方法について理解を深めるとともに、交通安全教室や関係機関による指導等を活用し、自らの安全だけでなく他の道路利用者にも配慮した安全な交通行動を身に付けるための実践的な交通安全教育の充実を図ります。

○将来の運転者としての交通安全教育の推進

高校生の多くが近い将来、自動車等の運転免許を取得することを踏まえ、免許取得前から運転者としての責任や安全運転に必要な知識・意識を身に付けることができるよう、警察、自動車教習所等の関係機関と連携した交通安全教育を推進します。

また、令和８年４月から普通免許等に係る仮免許の取得及び運転免許試験の受験が 17 歳 6 か月から可能となったことを踏まえ、制度の正しい理解を促すとともに、運転免許証の交付は引き続き 18 歳以上であることなどについて周知し、安全運転意識の向上を図ります。

市内の高校生の負傷者数・死者数の推移



年度	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
交通事故負傷者数	18	13	13	8	10	5	7	15	8	9
交通事故死者数	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

［資料］山口市交通白書

オ　成人に対する交通安全教育

○事業所における交通安全教育の充実

事業所において、安全運転管理者や運行管理者等の法定講習や研修会への参加を促進するとともに、従業員に対する交通安全教育を通じて、運転者としての社会的責任や安全運転に必要な知識、危険予測・回避能力、交通安全意識及び交通マナーの向上を図り、自主的な安全運転管理体制の充実を促進します。

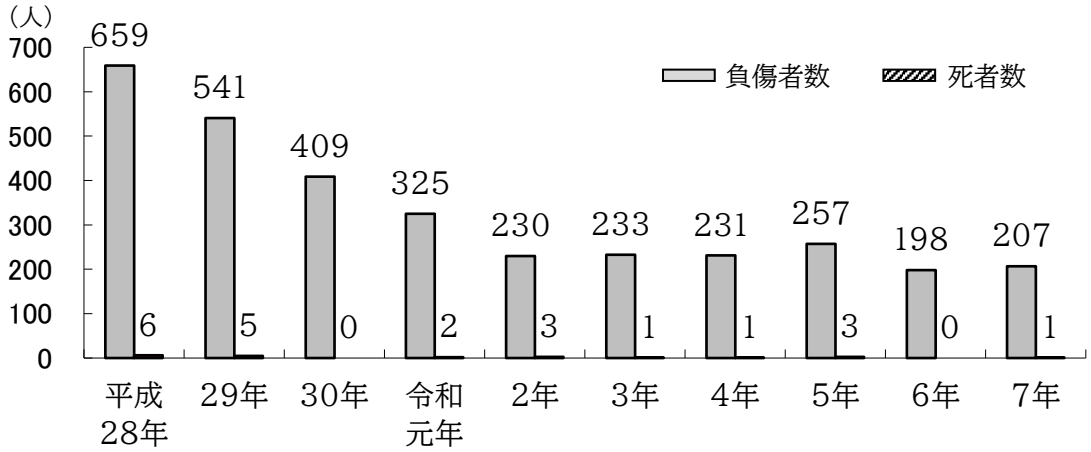
○大学生等に対する交通安全教育の推進

大学生や専修学校生等に対し、自転車、特定小型原動機付自転車、二輪車、自動車等の利用実態に応じ、関係機関・団体等と連携しながら、交通ルールの遵守や安全な利用についての交通安全教育を推進し、安全な交通行動の定着を図ります。

○地域における交通安全教育の推進

関係機関・団体や交通ボランティア等と連携し、各種講習会や広報啓発、ＳＮＳ等の多様な媒体を活用しながら、運転免許を保有していない人を含め、幅広い世代が交通安全について学ぶ機会の充実を図ります。

市内の成人の負傷者数・死者数の推移



年度	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
交通事故負傷者数	659	541	409	325	230	233	231	257	198	207
交通事故死者数	6	5	0	2	3	1	1	3	0	1

［資料］山口市交通白書

カ　高齢者に対する交通安全教育

○身体機能等の変化を踏まえた交通安全教育の推進

高齢者が加齢に伴う身体機能や認知機能の変化と、それらが交通行動に及ぼす影響を理解し、歩行者、自転車利用者及び運転者として安全に行動できるよう、交通ルールの理解と遵守、危険の予測と回避、安全な道路横断等に関する交通安全教育を推進します。

○参加・体験・実践型の交通安全教育の充実

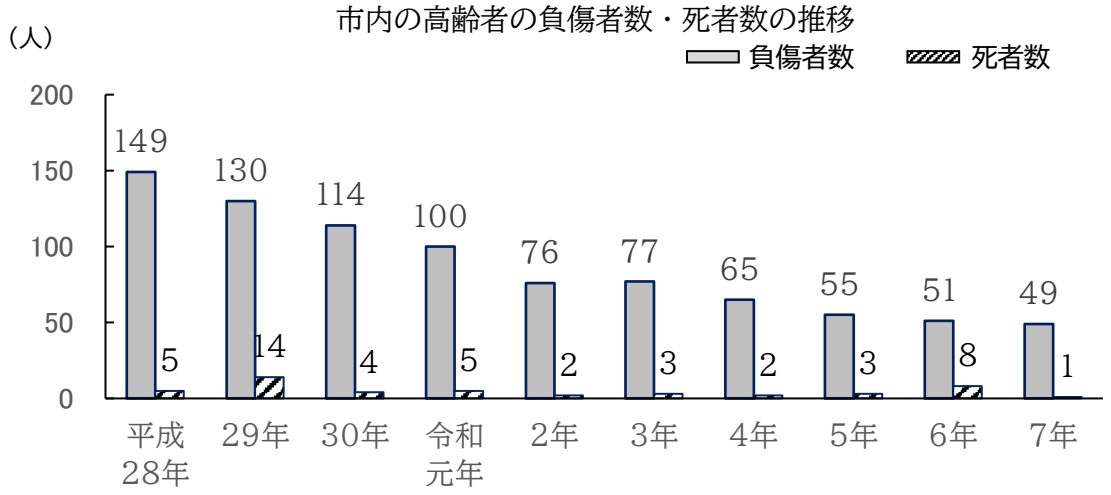
関係機関・団体等と連携し、交通安全教室や出前型講習会など、参加・体験・実践型の交通安全教育を推進するとともに、地域の交通状況や身近な危険箇所等を活用し、危険に対する理解を深め、安全な交通行動の定着を図ります。

○高齢運転者に対する交通安全教育・啓発の推進

高齢運転者が加齢に伴う身体機能や運転能力の変化を認識し、安全な運転行動につなげることができるよう、関係機関・団体等と連携した交通安全教育や啓発活動を推進するとともに、高齢者マークの使用や運転免許証の自主返納制度等について周知を図ります。

○高齢者の交通特性に応じた安全対策の推進

高齢歩行者等に対し、安全な道路横断や反射材用品の活用等について周知・啓発を図るとともに、電動車いす利用者に対しては、関係機関・団体等と連携し、安全な利用方法についての周知・啓発に努めます。



年度	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
交通事故負傷者数	149	130	114	100	76	77	65	55	51	49
交通事故死者数	5	14	4	5	2	3	2	3	8	1

［資料］山口市交通白書

キ　障がい者に対する交通安全教育

〇障がいの特性に応じた交通安全教育の推進

障がい者が交通安全に必要な知識や技能を身に付けることができるよう、地域における福祉活動の場を活用するとともに、手話通訳者や要約筆記者等の意思疎通支援者の協力、字幕入り映像教材等の活用により、障がいの特性に応じたきめ細かな交通安全教育を推進します。

〇介護者等に対する交通安全教育の充実

自立歩行が困難な障がい者の安全な移動を支援するため、介護者や交通ボランティア等、障がい者に付き添う人を対象とした交通安全講習会等の開催に努めます。

ク　外国人に対する交通安全教育

〇関係機関等と連携した交通安全教育の推進

外国人が日本の交通ルールや交通マナーを正しく理解し、安全な交通行動を実践できるよう、外国人を雇用する事業所や大学等の教育機関、外国人コミュニティ、関係機関・団体等と連携し、自国との交通ルールの違いにも配慮した交通安全教育や啓発活動を推進します。

〇多言語による交通安全情報の提供

在留外国人や訪日外国人に対し、日本の交通ルールや自転車等の安全な利用方法を分かりやすく周知するため、関係機関・団体等と連携し、多言語によるパンフレットやウェブサイト等の各種媒体を活用した情報提供及び広報啓発を推進します。

② 交通安全に関する普及啓発活動の推進

ア 交通安全運動等の推進

〇市民総参加による交通安全運動の推進

山口市交通安全対策協議会をはじめとする関係機関・団体、交通ボランティア等と連携し、地域の実情や交通事故の発生状況を踏まえた交通安全運動を展開するとともに、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を呼び掛けます。

〇街頭活動や広報による交通安全啓発の推進

街頭啓発活動や各種広報媒体を活用し、交通安全に関する情報を分かりやすく発信することで、市民の交通安全意識の向上と交通事故防止に向けた機運の醸成に努めます。

〇交通死亡事故多発時における緊急対策の実施

市内において交通死亡事故が連続して発生した場合には、交通死亡事故多発警報の発令や集中的な広報啓発活動を実施し、市民への注意喚起と交通事故防止の徹底を図ります。

≪期間を定めて実施する交通安全運動≫

・春の全国交通安全運動（４月）
・夏の交通安全県民運動（７月）
・秋の全国交通安全運動（９月）
・高齢者の交通事故防止県民運動（１１月・３月）
・年末年始の交通安全県民運動（１２～１月）

≪日を定めて実施する交通安全運動≫

・市民交通安全日（毎月１日・１５日）
・横断歩道ハンドサイン運動推進の日（毎月５日）
・反射材・ハイビーム活用促進の日（毎月９日）
・高齢者の交通安全日（毎月１５日）
・交通事故死ゼロを目指す日（４月１０日、９月３０日）

イ　歩行者の安全確保

（ア）横断歩行者の安全確保

○横断歩道における歩行者優先の徹底

運転者に対し、横断歩道における歩行者優先の原則について周知・啓発するとともに、特に信号機のない横断歩道における減速や歩行者優先の徹底を図り、横断歩行者の安全確保に努めます。

○歩行者の安全な横断行動の促進

歩行者に対し、横断歩道の利用や信号の遵守、道路横断時の安全確認など、基本的な交通ルールの周知を図ります。また、手を挙げるなどして横断の意思を運転者に明確に伝えるとともに、横断中も周囲の交通状況を確認するなど、自らの安全を守る交通行動の実践を促進します。

（イ）反射材用品等の普及促進

○反射材用品等の着用・活用の促進

夕暮れ時から夜間における視認性を高めるため、反射材用品等の着用・活用を促進します。

○反射材用品等の効果に関する理解の促進

参加・体験・実践型の交通安全教室や各種啓発活動を通じて、反射材用品等の効果や正しい使用方法について周知し、その有効性に対する理解を深めます。

ウ　自転車の安全利用の推進

（ア）自転車の安全対策の強化

○交通ルールの遵守と交通マナーの実践

自転車が車両であることについて理解を促すとともに、交通ルールの遵守と交通マナーの実践に向けた交通安全教育や広報啓発活動を推進します。

○自転車の安全利用と交通事故被害の軽減

乗車用ヘルメットの着用、自転車の点検整備及び損害賠償責任保険等への加入を促進し、自転車の安全利用と交通事故による被害の軽減を図ります。

○利用実態に応じた交通安全教育の推進

学校、関係機関、事業者等と連携し、児童・生徒、高齢者、自転車を使用して配送業務に従事する者など、それぞれの利用実態に応じた交通安全教育や啓発活動を推進します。

【具体的な取組】

○自転車乗車用ヘルメットの着用促進

「自転車安全利用五則」に基づき、自転車乗車時の頭部保護の重要性について広く周知するとともに、全ての年齢層の自転車利用者に対する乗車用ヘルメットの着用促進を図ります。

また、自転車利用者が交通ルールや交通マナーを正しく理解し、安全に利用できるよう、関係機関と連携した広報啓発活動や交通安全教育の充実に努めます。

特に、自転車通学を行う児童・生徒に対しては、学校や関係機関と連携し、ヘルメット着用の重要性について啓発を行うとともに、着用率の向上と交通事故被害の軽減を図ります。

○自転車利用者の安全意識の向上と保険加入の促進

自転車利用者が、交通事故の加害者となる可能性があることを認識し、交通社会の一員としての責任を自覚し、歩行者優先の意識を持って行動できるよう、交通安全教育や広報啓発活動を推進します。

また、「山口県自転車の安全で適正な利用促進条例」を踏まえ、関係事業者等と連携しながら、自転車の定期的な点検整備や損害賠償責任保険等への加入を促進し、安全で適正な自転車利用の定着を図ります。

○幼児同乗時の安全確保

幼児を同乗させる際の交通事故防止を図るため、保護者に対し、幼児の同乗が運転操作に及ぼす影響や安全な乗車方法について学ぶ参加・体験・実践型の交通安全教育を推進します。

また、安全性の高い幼児二人同乗用自転車の普及を促進するとともに、幼児用座席を使用する際のシートベルト着用の徹底について広報啓発を行い、幼児の安全確保に努めます。

○高齢者の安全な自転車利用の推進

高齢者に対し、加齢に伴う身体機能や認知機能の変化について理解を深めるとともに、その変化に応じた安全な自転車利用を促す交通安全教育を推進します。また、運転免許返納後の移動手段として自転車を利用することも見据え、安全な利用方法の周知に努めます。

○自転車配達員の交通事故防止対策

自転車による配達業務中の交通事故を防止するため、関係事業者等と連携し、自転車配達員に対する交通ルールの遵守や安全運転の徹底に向けた指導・啓発活動を推進します。

〇夜間における自転車の安全対策

薄暮時から夜間における自転車事故を防止するため、早めのライト点灯を徹底するとともに、反射材用品等の活用を促進し、自転車利用者の視認性向上を図ります。

〇安全基準に適合した自転車等の利用促進

安全な自転車利用を推進するため、自転車について、安全基準に適合した製品の利用を促進するとともに、特に電動アシスト自転車については、道路交通法令に定める基準に適合した型式認定車両の利用を促進します。

また、電動アシスト自転車の特性や利用上の注意点について周知啓発を行い、安全な利用方法の普及と交通事故防止を図ります。

〇自転車利用者の遵法意識の向上

自転車運転者講習制度について周知するとともに、交通安全教育や啓発活動を通じて、自転車利用者の交通ルールに対する理解と遵法意識の向上を図ります。

また、交通反則通告制度（青切符制度）や「自転車安全利用五則」の周知徹底を図り、自転車利用者の制度や交通ルールに対する理解を深めるとともに、交通ルールの遵守と交通事故防止を推進します。

〇「自転車安全利用五則」の周知徹底

自転車利用者が交通ルールを正しく理解し安全に利用できるよう、「自転車安全利用五則」の周知徹底を図ります。

≪自転車安全利用五則≫

1　車道が原則、左側を通行　歩道は例外、歩行者を優先
2　交差点では信号と一時停止を守って、安全確認
3　夜間はライトを点灯
4　飲酒運転は禁止
5　ヘルメットを着用

（イ）自転車の交通安全教育の推進

○ライフステージや利用目的に応じた交通安全教育の推進

自転車利用者が交通ルールや交通マナーを正しく理解し、安全に利用できるよう、「自転車の交通安全教育ガイドライン」に基づき、ライフステージや利用目的に応じた交通安全教育を推進します。

○多様な主体と連携した交通安全教育の推進

家庭、学校、地域、事業所、関係団体等と連携し、それぞれの教育機会を活用した効果的な交通安全教育を実施し、自転車利用者の交通安全意識の向上と安全な交通行動の定着を図ります。

エ　自動車（二輪車を含む）の安全運転の推進

（ア）妨害運転（あおり運転）防止に向けた広報啓発活動の推進

○思いやりや譲り合いの意識を持った運転の推進

妨害運転の根絶に向け、交通ルールを遵守するとともに、他の交通参加者に対する思いやりや譲り合いの意識を持った運転について広報啓発を推進します。

○妨害運転の危険性等に関する周知

妨害運転が重大な交通事故につながる危険な行為であることや、厳しい罰則の対象となることについて周知するとともに、被害を受けた際の適切な対応やドライブレコーダーの有効性について、各種広報媒体や交通安全教室等を活用した啓発を行います。

（イ）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

○飲酒運転根絶に向けた交通安全教育・広報啓発の推進

飲酒運転の危険性や交通事故の実態について理解を深める交通安全教育や広報啓発を行い、飲酒運転を許さない意識の醸成を図ります。

○地域・職域における飲酒運転防止対策の推進

関係機関・団体等と連携し、ハンドルキーパー運動の普及啓発をはじめ、地域や職域における飲酒運転防止に向けた取組を推進します。

○若年運転者に対する交通安全教育の推進

若年運転者に対し、関係機関・団体と連携し、飲酒運転の危険性や責任について理解を深める交通安全教育や広報啓発を推進します。

○相談・支援機関との連携

アルコール依存症が疑われる飲酒運転者については、関係機関と連携し、専門的な相談や適切な支援につながるよう努めます。

（ウ）「ながらスマホ」対策の強化

○「ながらスマホ」の危険性等の周知・啓発

自動車運転中のスマートフォンの画面注視や通話が道路交通法で禁止されていることや、重大な交通事故につながる危険な行為であることについて、交通安全教育や広報啓発を推進します。

○関係機関・事業者等と連携した交通安全教育の充実

関係機関・事業者等と連携し、参加・体験・実践型の交通安全教育や各種広報媒体を活用した啓発活動を推進し、「ながらスマホ」の危険性に対する理解の向上を図ります。

（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と正しい着用方法の周知

交通事故による被害の軽減を図るため、シートベルトの着用効果や正しい着用方法について広報啓発を推進し、全ての座席におけるシートベルトの着用徹底を図ります。

○後部座席における着用の必要性の理解促進

後部座席におけるシートベルト非着用の危険性について周知するとともに、参加・体験・実践型の交通安全教育等を通じて、着用の必要性に対する理解の促進に努めます。

○広報活動等を通じた全席着用の啓発

各種広報媒体や交通安全運動等を活用し、全ての座席におけるシートベルト着用の重要性について広く啓発します。

○妊婦等に対する正しい着用方法の周知

妊婦やその家族に対し、母体と胎児を守るための正しいシートベルト着用について周知し、適切な着用を促進します。

（オ）チャイルドシート等の正しい使用の徹底

○チャイルドシートの正しい使用の普及啓発

乳幼児の交通事故被害の軽減を図るため、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広報啓発を推進し、適正使用の徹底を図ります。

○関係機関等と連携した保護者への周知

幼稚園・保育所・認定こども園、医療機関、販売店等と連携し、保護者に対してチャイルドシートの必要性や正しい使用方法について周知します。

○児童の体格に応じた継続使用の促進

体格等によりシートベルトを適切に着用できない児童については、チャイルドシートの継続使用を促進するとともに、利用しやすい環境づくりや適切な使用の定着に努めます。

（カ）高速道路における交通ルールの遵守と逆走防止

○高速道路における交通ルール遵守の徹底

高速道路における交通事故の防止を図るため、車種ごとの最高速度や通行帯区分、車間距離の確保など、高速道路における交通ルールについて広報啓発を推進し、安全運転の徹底を図ります。

○高速道路における逆走防止の推進

高速道路における逆走事故・事案を防止するため、逆走の危険性や発生しやすい場面、逆走を防止するための注意事項について周知啓発を推進します。

○関係機関等と連携した周知啓発

道路管理者や警察等の関係機関と連携し、高速道路利用者に対して交通ルールの遵守や逆走防止に関する情報を広く周知するとともに、安全な高速道路利用の定着に努めます。

（キ）生活道路における速度抑制の推進

○生活道路における法定速度引下げの周知

中央線等のない生活道路における自動車の法定速度が原則として時速30キロメートルに引き下げられたことを周知するとともに、速度抑制や安全運転の重要性について広報啓発を推進します。

○歩行者・自転車に配慮した安全運転の推進

生活道路における歩行者や自転車の安全を確保するため、交通ルールの遵守を徹底するとともに、歩行者や自転車に配慮した思いやりのある運転を推進します。

（ク）二輪車乗車中のヘルメット等の正しい着用方法の周知徹底の推進

○頭部・胸部の保護の重要性に関する広報啓発

二輪車乗車中の交通事故による被害軽減を図るため、頭部や胸部を保護することの重要性について、広報啓発を推進します。

○ヘルメット及びプロテクターの正しい着用の促進

交通安全教育や関係機関・団体と連携した啓発活動を通じて、ヘルメットの正しい着用及びプロテクターの着用を促進し、二輪車利用者の安全意識の向上と交通事故被害の軽減に努めます。

（ケ）トラクターの交通事故防止対策の推進

○公道走行時の安全対策の周知

関係機関と連携し、作業機を装着又はけん引して公道を走行する際に必要な灯火器や反射器材の適切な設置について周知を図ります。

○横転・転落事故の被害軽減対策の推進

横転・転落事故による被害を軽減するため、キャビンや安全フレームの装備及びシートベルトの着用について広報啓発を推進します。

（コ）先進技術に関する正しい理解の促進

○先進安全技術の正しい理解と適切な活用

自動ブレーキやペダル踏み間違い時加速抑制装置、運転支援機能などの先進安全技術について、その機能や限界を正しく理解し、適切に活用できるよう広報啓発を推進します。

○自動車の安全に関する情報の周知

自動車アセスメント情報や安全装置の有効性、ドライブレコーダーの活用、自動車の日常的な点検・整備の重要性について周知を図り、安全意識の向上に努めます。

○利用者等に応じた情報提供と交通安全教育の推進

自動車利用者や運送事業者等に対し、それぞれの立場に応じた情報提供や交通安全教育を推進します。

オ　新たなモビリティの安全対策

（ア）特定小型原動機付自転車の安全利用の推進

○基本的な交通ルールの周知徹底

車道における左側通行や信号遵守、一時停止、飲酒運転の禁止など、特定小型原動機付自転車の基本的な交通ルールについて周知徹底を図ります。

○乗車用ヘルメットの着用促進

交通事故による被害の軽減を図るため、乗車用ヘルメットの着用を促進します。

○交通安全教育・広報啓発活動の推進

関係機関・団体と連携し、特定小型原動機付自転車の利用者に対する交通安全教育や広報啓発活動を推進します。

○安全な利用方法の理解促進と交通マナーの向上

交通安全教育や広報啓発活動を通じて、安全な利用方法について理解を促進するとともに、利用者の交通マナーの向上に努めます。

（イ）ペダル付き電動バイクの安全対策の推進

○車両区分と交通ルールの周知

ペダル付き電動バイクは、車両区分に応じて原動機付自転車又は自動車に分類され、それぞれ異なる交通ルールが適用されることについて、利用者への周知を図ります。

○必要な手続・交通ルールの広報啓発

ナンバープレートの取得・表示や運転免許の保有など、法令上必要な手続や交通ルールについて、関係機関や販売事業者等と連携して広報啓発を行い、安全利用の徹底を図ります。

カ　効果的な広報の推進

○多様な広報媒体を活用した交通安全啓発

市民一人ひとりの交通安全意識の向上を図るため、市報やホームページ、ＳＮＳ、デジタルサイネージ等の多様な広報媒体を活用し、交通事故の発生状況や地域の実情を踏まえた効果的な広報啓発活動を推進します。

○幅広い世代に向けた交通ルール・マナーの周知

交通事故防止に向け、こどもから高齢者まで幅広い世代を対象に、交通ルールの遵守や交通マナーの実践について分かりやすい情報発信に努めるとともに、交通事故の悲惨さや交通事故被害者等が置かれている状況について理解を深める広報に努めます。

○家庭や地域を通じた交通安全意識の醸成

家庭が交通安全教育に果たす役割の重要性を踏まえ、市報、地域広報誌、自治会、町内会等を通じたきめ細かな広報活動を推進し、こどもや高齢者を交通事故から守る意識の醸成を図ります。

○悪質・危険運転の根絶に向けた啓発の強化

妨害運転や飲酒運転などの悪質・危険運転の根絶に向け、交通ルールの遵守と安全運転の実践を促す啓発活動を強化します。

○地域ぐるみの交通安全活動への支援

地域における自主的な交通安全活動を支援するため、交通安全に関する情報や資料を提供し、地域ぐるみの交通安全活動の推進と交通安全意識の向上に努めます。

キ　県・関係団体等と連携した普及啓発活動の推進

○「横断歩道ハンドサイン運動」の推進

信号機のない横断歩道において、歩行者と運転者が手を挙げるなどの合図により意思疎通を図る「横断歩道ハンドサイン運動」を推進します。

また、歩行者には横断する意思を明確に伝える行動を、運転者には横断歩行者優先の徹底を呼び掛けることで、相互の交通安全意識の向上を図り、横断歩道における交通事故の防止に努めます。

○「反射材・ハイビーム活用促進県民運動」の推進

夜間における交通事故の防止を図るため、歩行者や自転車利用者への反射材用品の着用促進及び自動車運転者に対するハイビームの適切な活用について広報啓発を推進します。

また、反射材用品の活用による視認性の向上やハイビームによる早期発見の重要性について理解の促進を図るとともに、「反射材・ハイビーム活用促進県民運動」を通じて、夜間の交通安全意識の向上と交通事故の防止に努めます。

○「スピードダウン県民運動」の推進

交通事故の防止を図るため、速度超過が重大事故につながる危険性について広報啓発を行うとともに、ドライバー一人ひとりの速度抑制意識の向上を図ります。

また、通学路や生活道路をはじめとする交通事故の危険性が高い場所において、安全な速度での運転を呼び掛ける「スピードダウン県民運動」を推進し、交通ルールの遵守と安全運転の徹底に努めます。

○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、対向車との正面衝突など重大事故につながるおそれがあることから、関係機関・団体と連携し、はみ出し事故防止に向けた広報啓発活動を推進します。

また、「ぼんやりしない」「脇見しない」「居眠りをしない」「携帯電話を使用しない」の「コースアウト４（し）ない運動」を通じて、ドライバーの安全運転意識の向上を図るとともに、前方注視の徹底や十分な休憩の確保などを呼び掛け、はみ出し事故の防止に努めます。

○「おもてなし交通安全県民運動」の推進

交通安全意識及び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」の心を持った行動を呼び掛ける「おもてなし交通安全県民運動」を推進します。

また、歩行者、自転車利用者及び運転者が互いを尊重し、交通ルールを遵守することで、誰もが安全で安心して利用できる交通環境づくりを推進し、交通事故の防止に努めます。

○交通安全活動に関する会議の開催

山口市交通安全対策協議会をはじめとする関係機関・団体による会議を開催し、交通安全に関する情報共有や意見交換を行うことで、関係機関相互の連携強化を図ります。

また、地域の交通課題や交通事故の発生状況を踏まえた交通安全対策について協議し、各種交通安全施策を効果的に推進するとともに、市民の交通安全意識向上と交通事故防止に向けた取組の充実に努めます。

③　地域における交通安全活動への参加・協働の推進

○交通安全活動への参加促進

地域住民はもとより、通勤・通学者や来訪者を含む幅広い交通参加者に対し、交通安全活動への参加を促し、交通安全意識と交通社会の一員としての責任の醸成を図ります。

○多様な主体との連携による交通安全活動の推進

行政、関係機関・団体、事業者、学校及び地域住民等がそれぞれの役割を果たしながら連携・協力し、地域の特性や交通事情に応じた交通安全活動を推進します。

○住民参加による地域の危険箇所の把握・共有

ヒヤリハットマップの作成や交通安全点検等への住民参加を促進し、身近な交通上の危険箇所の把握・共有を進め、地域の実情に応じた交通事故防止につなげます。

○地域の交通安全活動を支える環境づくり

交通安全関係団体や交通ボランティア等の活動を支援するとともに、高齢者交通安全推進員をはじめとする、地域交通安全活動の担い手との連携強化を図り、地域における交通安全活動を継続して実施できる環境づくりに努めます。

（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、広域的な交通を担う道路と地域住民が日常的に利用する身近な生活道路との機能分担を踏まえ、それぞれの道路の役割に応じた交通安全対策を推進します。特に、歩行者や自転車が多く通行する生活道路においては、人優先の交通安全対策を推進し、安全な通行環境の確保を図ります。

また、少子高齢化が進展する中、こどもを交通事故から守るとともに、高齢者や障がい者をはじめ、誰もが安全かつ安心して移動できるよう、人優先の考え方に基づき、安全な通行環境の確保やバリアフリー化等の道路交通環境施策を推進します。

①　生活道路における交通安全対策の推進

ア　生活道路における安全な交通環境の確保

○地域の実情に応じた交通安全対策の推進

警察及び関係機関と連携し、交通事故の発生状況や地域の実情に応じた交通安全対策を推進します。

○面的な交通安全対策の推進

生活道路において、ゾーン３０やゾーン３０プラス等による面的な交通安全対策を推進するとともに、ハンプや狭さく等の物理的デバイスを活用し、車両速度や通過交通の抑制を図ることで、歩行者や自転車の安全な通行環境の確保に努めます。

○安全な道路空間の確保と通過交通の抑制

歩行者や自転車の安全な通行空間の確保に努めるとともに、自動車交通を担う広域的な道路交通の円滑化等を図ることで、生活道路への通過交通の流入抑制に努めます。

○交通安全施設の整備・充実

警察や道路管理者等の関係機関と連携し、事故危険箇所の状況に応じて、信号機や道路標識・道路標示、防護柵、区画線、道路照明等の交通安全施設の整備・充実を促進します。

イ　通学路等における交通安全の確保

〇通学路等の合同点検と安全対策の推進

「通学路交通安全プログラム」に基づき、通学路や未就学児が日常的に利用する移動経路について、関係機関による合同点検を継続的に実施し、その結果を踏まえた必要な安全対策を推進します。

〇関係機関の連携による交通安全対策の推進

学校、保育所、幼稚園、認定こども園、教育委員会、警察、道路管理者等の関係機関が連携・協力し、地域の交通実態に応じた交通安全対策を推進します。

〇安全な通行環境の整備

歩道の整備をはじめ、ハンプや狭さくの設置、路肩のカラー舗装、防護柵の設置等、地域の実情に応じたハード・ソフト両面からの安全対策を推進し、こどもの安全な通行環境の確保を図ります。

〇自転車通学時の交通事故防止

自転車通学時における中学生・高校生の交通事故防止を図るため、学校等と連携した交通安全教育、安全指導及び啓発活動を推進します。

〇安全な道路横断環境の確保

安全な道路横断環境を確保するため、関係機関と連携し、必要に応じて信号機や横断歩道等の交通安全施設の整備を促進します。

ウ　高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備

〇安全・安心な移動環境の整備

高齢者や障がい者をはじめ、全ての人が安全かつ安心して移動できる交通環境の整備を推進します。

〇歩行空間のバリアフリー化

駅や公共施設、福祉施設、医療機関等の周辺において、幅の広い歩道や段差のない歩行空間の整備を進めるとともに、歩道の段差や勾配の改善など、バリアフリー化を推進します。

〇安全・快適な道路施設等の充実

音響式信号機や歩車分離式信号機、視覚障がい者誘導用ブロック及びエスコートゾーンの整備等を進めるほか、歩行者用休憩施設、自転車駐車場、障がい者用駐車区画等の充実を図ります。

〇交通結節点における円滑な移動の支援

鉄道や路線バス等の公共交通の結節点において、エレベーターやスロープの整備を推進するとともに、視覚障がい者誘導用ブロックや案内施設の充実

により、公共施設等への円滑な移動を支援し、誰もが利用しやすい道路交通環境の整備に努めます。

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

○事故危険箇所における重点的な交通安全対策

交通事故の発生割合が高い箇所や潜在的に危険性の高い道路について、警察及び道路管理者が連携し、重点的な交通安全対策を推進します。

○交通安全施設の整備・充実

事故危険箇所を中心に、信号機の新設・改良や歩車分離式信号機の導入、道路標識の高輝度化、防護柵、区画線、道路照明、視線誘導標等の整備・充実を図ります。

○安全な道路交通環境の整備

歩道の整備や交差点の改良、視距の確保、付加車線や中央帯の設置等を進め、安全で円滑な道路交通環境の整備を推進します。

○交通実態に応じた事故防止対策の推進

道路の利用状況や交通実態を踏まえた効果的な事故防止対策を実施し、交通事故の減少と道路交通の安全性向上に努めます。

イ 重大事故の再発防止

○重大事故発生時における情報共有

社会的影響の大きい重大交通事故が発生した場合は、警察や道路管理者等の関係機関と情報共有を図り、事故の発生状況等を踏まえた必要な安全対策を検討します。

○関係機関と連携した再発防止対策の実施

警察や道路管理者等の関係機関が連携し、必要な交通安全対策を講じることで、同様の交通事故の再発防止を図ります。

○実施した対策の効果検証

実施した交通安全対策について効果検証を行い、対策の有効性を確認します。

○検証結果を踏まえた改善措置

効果検証の結果を踏まえ、必要な改善措置を講じるなど、継続的な交通事故防止対策を推進し、道路交通の安全性向上に努めます。

ウ　道路の改築等による交通事故対策の推進

〇生活道路における歩行者等の安全な通行環境の整備

歩行者及び自転車利用者の安全確保と生活環境の向上を図るため、歩道の整備や既存道路の拡幅を進めます。

〇安全な自転車通行環境の整備

自転車利用者の安全な通行を確保するため、自転車通行帯や路面表示の整備など、自転車が安全に通行できる交通環境の整備を推進します。

〇道路機能と沿道利用に応じた交通環境の整備

道路の機能と沿道利用の実態との調和を図るため、交通状況に応じた路上駐停車対策を推進し、安全で円滑な交通環境の確保に努めます。

〇地域特性に配慮した道路交通環境の整備

商業地域、交通混雑が著しい市街地や駅周辺、歴史的な街並みや観光資源を有する地域など、地域の特性に配慮した安全で快適な道路交通環境の整備を推進します。

③　高齢者等の移動手段の確保・支援

〇公共交通の維持・確保と利用環境の整備

高齢者をはじめとする地域住民が安心して外出できるよう、公共交通機関の維持・確保に努めるとともに、誰もが利用しやすい交通環境の整備を推進します。

〇バス路線の維持と移動手段の確保

地域住民の日常生活に必要な移動手段を確保するため、バス路線の維持に向けた支援を継続します。

〇高齢者等の外出・移動支援の充実

福祉優待バス乗車証やタクシー利用券の交付などにより、高齢者や移動に支援を必要とする方の外出を支援し、利用しやすい公共交通サービスの充実に努めます。

④　歩行空間のユニバーサルデザイン化

〇安全・安心な道路交通環境の整備

高齢者や障がい者等を含め、全ての人が安全かつ安心して移動できる道路交通環境の整備を推進します。

〇歩行空間のバリアフリー化

駅、公共施設、福祉施設、医療機関等を結ぶ道路を中心に、歩道幅員の確保や、段差や勾配の改善を進め、円滑に移動できる歩行空間を整備します。

○視覚障がい者に配慮した道路整備

視覚障がい者誘導用ブロックの設置等を進め、視覚障がい者が安全に移動できる環境づくりを推進します。

○ユニバーサルデザイン化の推進

個々の道路整備にとどまらず、施設間を結ぶ歩行空間の連続性を確保し、面的なユニバーサルデザイン化を推進します。

⑤　無電柱化の推進

○無電柱化の推進

災害時の安全確保や道路交通の円滑化を図るとともに、良好な景観形成や快適な歩行空間を確保するため、関係事業者と連携しながら無電柱化を推進します。

○安全で利用しやすい道路環境の形成

電柱や電線のない安全で利用しやすい道路空間の整備を進め、歩行者や自転車利用者の安全性向上を図るとともに、災害に強く、誰もが安心して利用できる道路環境の形成に努めます。

⑥　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

○安全な自転車利用環境の形成に向けた周知・啓発

自転車通行空間の整備とあわせ、交通ルールや安全な通行方法について周知・啓発を図ります。

○安全で快適な自転車利用環境の形成

自転車利用者及び歩行者の安全を確保するため、道路の交通状況や利用実態を踏まえ、自転車通行帯や路面表示の整備等を推進し、安全で快適な自転車通行空間の形成に努めます。

イ　自転車等の駐車対策の推進

○自転車駐車場の整備

自転車等の利用促進と安全で良好な交通環境の確保を図るため、自転車等の駐車需要が高い地域を中心に、利用状況や地域の実情に応じた自転車駐車場の整備を推進します。

○放置自転車等への対策

駅周辺等における放置自転車等の解消を図るため、関係機関・団体と連携しながら啓発活動や指導を実施するとともに、「山口市放置自転車等の

防止に関する条例」に基づき、放置自転車等の整理・撤去を行い、安全で快適な歩行空間の確保に努めます。

○駐輪マナーの向上と安全な交通環境の整備

自転車利用者の駐輪マナーの向上を図るとともに、誰もが安全で利用しやすい道路交通環境の整備を推進します。

⑦　交通需要マネジメントの推進

○公共交通を利用しやすい環境づくり

ノーマイカーデーの継続的な実施や、パーク・アンド・ライド、サイクル・アンド・ライドの利用促進に必要な駐車場・駐輪場の確保、コミュニティ交通の運行支援やシェアサイクルの活用などを進め、公共交通機関の利用促進を図ります。

○新たな移動サービスの活用

地域課題の解決や移動利便性の向上を図るため、ＭａａＳ（Mobility as a Service：マース）や公共ライドシェアなど、新たな移動サービスの活用について検討し、地域内の移動手段の充実に努めます。

○バスの速達性・定時性の向上

バス専用・優先レーンや公共車両優先システム（ＰＴＰＳ）など、バスの速達性及び定時性の向上に資する取組について検討し、公共交通の利便性向上を図ります。

○公共交通の乗継機能・バリアフリー化の強化

鉄道とバスとの接続機能の強化や駅施設等のバリアフリー化を推進し、誰もが利用しやすく、乗り継ぎしやすい公共交通ネットワークの形成に努めます。

○交通結節点へのアクセス向上

鉄道駅やバス停へのアクセス向上を図るため、自転車通行空間や駅前広場等の整備を推進し、交通結節機能の強化を図ります。

○自家用車に過度に依存しない意識づくり

モビリティマネジメントなどを通じて、自家用車に過度に依存しない意識の醸成を図り、公共交通機関の利用促進や交通量の抑制による、安全で円滑な道路交通環境の実現に努めます。

⑧　災害に備えた道路交通環境の整備

○災害に強い道路交通環境の整備

地震、豪雨、豪雪、津波等の自然災害が発生した場合においても、安全で

安心な道路交通を確保するため、災害に強い道路交通環境の整備を推進します。

〇道路冠水対策の推進

アンダーパスをはじめとする冠水のおそれがある箇所について、道路利用者の安全確保を図るため、道路管理者及び関係機関と連携し、注意喚起表示や予防的な事前通行規制、迅速な情報提供などの安全対策を推進します。

〇緊急輸送道路等の防災対策

災害発生時における救援活動や緊急輸送を円滑に実施できるよう、緊急輸送道路上の橋梁の耐震化を推進するとともに、道路施設の防災対策の強化に努めます。

〇災害に強い道路ネットワークの確保

豪雨や豪雪等による道路の寸断を防止するため、道路斜面等の防災対策を進めるとともに、災害発生時の迂回路や避難路となる道路の整備を推進し、安全で信頼性の高い道路ネットワークの確保を図ります。

〇津波災害に対する避難対策

津波災害に対しては、道路利用者への迅速な情報提供や円滑な避難を可能とする避難路の整備を推進し、人的被害の軽減に努めます。

〇強靭な道路ネットワークの構築

道路における防災上の課題解消を進めることで、災害時においても道路機能を維持できる強靭な道路ネットワークの構築を図ります。

⑨　駐車対策の推進

〇違法駐車防止対策の推進

交通渋滞や歩行者の安全な通行の妨げ、交通事故の誘発要因となる違法駐車の防止に向けた取組を推進します。

〇駐車場の適切な整備の促進

地域の駐車需要や利用実態に応じた適切な駐車場の整備を促進します。

〇広報啓発・指導の実施

「山口市違法駐車等の防止に関する条例」に基づき、関係機関と連携し、違法駐車の防止に向けた広報啓発や指導を行うことで、安全で円滑な道路交通環境の確保に努めます。

⑩　道路の使用及び占用の適正化

〇道路使用に係る関係機関との連携

道路の安全かつ円滑な通行を確保するため、道路工事等に伴う道路の使用について、関係機関と連携します。

〇道路占用の適正な許可・管理

道路の占用について、関係法令に基づく適正な許可・管理を行うとともに、許可条件の履行や占用物件の適切な維持管理について指導し、道路構造の保全と交通の安全確保に努めます。

〇不法占用物件の指導・是正

道路交通の支障となる不法占用物件について、実態把握を行い、必要な指導・是正に取り組みます。

〇市街地における重点的な排除対策

市街地においては、関係機関と連携しながら不法占用物件の重点的な排除対策を推進し、安全で快適な道路交通環境の確保を図ります。

⑪　冬期における交通安全の確保

〇積雪・路面凍結による交通事故の防止

積雪や路面凍結による交通事故を防止するため、冬期の道路状況に応じた安全対策を推進します。

〇除雪・凍結防止対策の推進

除雪作業や凍結防止剤の適時・適切な散布を行い、冬期における安全な道路環境の確保に努めます。

〇道路交通情報の提供と注意喚起

関係機関と連携し、積雪や路面凍結などの道路交通情報を適切に提供するとともに、道路利用者への注意喚起を行います。

〇冬用タイヤの装着と安全運転の呼び掛け

冬用タイヤの早期装着や積雪・凍結時の安全運転の徹底を呼び掛け、冬期における交通事故の防止と道路交通の円滑化を図ります。

（３）交通事故被害の軽減に向けた救助・救急体制の充実

交通事故による負傷者の救命及び被害の軽減を図るため、消防機関、救急医療機関等の関係機関が連携し、交通事故発生から救助、搬送、治療まで迅速かつ的確な救助・救急活動が行われる体制の充実を図ります。

また、心肺蘇生法やＡＥＤの使用方法等の応急手当の普及啓発を推進するとともに、救助・救急活動に必要な人材の育成や資機材の整備、関係機関相互の連携強化に努めます。

① 救助・救急体制の整備

○救助・救急体制の充実

交通事故の形態や救助事案の複雑化・多様化に対応するため、関係機関との連携を強化し、迅速かつ的確な救助・救急活動が行える体制の充実を図ります。

○多数傷病者発生時における対応体制の充実

大規模な交通事故等により多数の負傷者が発生した場合に迅速かつ的確に対応できるよう、関係機関との連絡体制の整備や合同訓練等を実施するとともに、災害派遣医療チーム（ＤＭＡＴ）等との連携強化を図ります。

○応急手当の普及啓発

交通事故による被害の軽減と救命率の向上を図るため、消防機関、医療機関、日本赤十字社等の関係機関と連携し、ＡＥＤの使用を含む心肺蘇生法等の応急手当に関する講習会や普及啓発を推進します。

また、学校等における応急手当に関する教育や講習の充実を図ります。

○救急救命士の養成・教育の充実

救急現場及び搬送途上における救命処置の充実を図るため、救急救命士の計画的な養成・配置を推進するとともに、必要な教育・研修の充実を図ります。

また、医師が医学的観点から指示や助言を行い救急医療の質を担保するメディカルコントロール体制の充実強化を図ります。

○救助・救急用資機材の整備

迅速かつ高度な救助・救急活動を実施するため、救助工作車や救助資機材、高規格救急自動車、高度救命処置用資機材等の計画的な整備・充実を図ります。

○広域的な救助・救急活動の推進

交通事故発生時における迅速な救助活動や負傷者の搬送を行うため、関係機関と連携し、必要に応じて消防防災ヘリコプターやドクターヘリ等を活用した広域的な救助・救急活動に対応します。

○救助隊員・救急隊員の教育訓練の充実

複雑化・多様化する救助・救急事案に的確に対応できるよう、救助隊員及び救急隊員に対する教育訓練の充実を図り、知識・技術の向上と対応能力の強化に努めます。

② 救急医療体制の整備

○初期救急医療体制の確保

救急医療体制の基盤となる初期救急医療体制を確保するため、休日・夜間急病診療所の運営や在宅当番医制を引き続き実施します。

○二次救急医療体制の確保

入院や手術等を必要とする救急患者に対応するため、二次病院群輪番制の運営を通じて、二次救急医療体制の確保を図ります。

③ 救急関係機関の連携・協力の推進

○救急医療機関等との連携強化

傷病者を救急医療施設へ迅速かつ円滑に搬送・収容できるよう、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、受入れ体制及び連絡体制の充実強化を図ります。

○情報通信技術を活用した救急体制の充実

傷病者の容態等に関する情報を迅速かつ的確に医療機関と共有できるよう、情報通信機器等を活用し、医療機関と消防機関が連携した救急体制の充実に努めます。

（４）交通事故被害者支援の充実と推進

交通事故被害者やその家族、遺族は、事故により身体的、精神的及び経済的に大きな負担を受けることから、関係機関と連携しながら被害者支援の充実を図ります。

また、交通事故被害者等が必要な支援や制度を適切に利用できるよう、各種支援制度の周知や相談体制の充実に努めます。

①　自動車損害賠償保障制度等の周知

○自賠責保険等に関する広報啓発

自動車損害賠償責任保険（共済）の加入及び更新の徹底に向けた広報啓発を推進するとともに、ひき逃げ事故や無保険車による事故の被害者を救済する政府保障事業等について周知を図ります。

②　自転車損害賠償責任保険等への加入の徹底

○自転車損害賠償責任保険等への加入促進

自転車事故による被害者の救済と加害者の経済的負担の軽減を図るため、関係機関・団体等と連携し、自転車損害賠償責任保険等への加入義務について周知を図り、加入を促進します。

③　交通災害共済の周知

○交通災害共済への加入促進

交通事故に遭った際の経済的負担の軽減を図るため、交通災害共済制度について周知し、市民の加入促進に努めます。

④　被害者相談窓口等の周知

○相談窓口及び支援制度等に関する情報提供

交通事故被害者やその家族、遺族が適切な支援を受けられるよう、交通事故相談窓口や関係支援機関、各種支援制度等に関する情報提供を行うとともに、相談者の状況に応じて適切な相談窓口や支援機関につなぐよう努めます。

（５）踏切道における交通安全の確保

踏切事故は発生件数こそ少ないものの、一度発生すると重大な被害につながるおそれがあることから、踏切道における交通事故を防止し、安全で円滑な交通を確保するため、関係機関と連携しながら踏切道の安全対策を推進します。

①　踏切道の構造改良等の促進

○踏切道の構造改良の促進

交通量や利用状況、道路交通の状況等を踏まえ、関係機関と連携し、必要に応じて踏切道の構造改良等を促進します。

○踏切周辺の道路交通環境の整備

踏切周辺道路や迂回路等の整備による交通の分散を図るなど、地域の実情に応じた安全で円滑な道路交通環境の整備を推進します。

②　踏切保安設備の整備等の促進

○踏切保安設備の整備促進

踏切道の利用状況や交通実態等に応じて、関係機関と連携し、踏切遮断機や障害物検知装置等の踏切保安設備の整備を促進します。

○踏切道の安全対策の促進

踏切道の状況に応じたゲートや柵等の設置などについて、関係機関と連携して必要な安全対策を促進し、踏切道の安全性の向上を図ります。

③　踏切道の統廃合の促進

○地域の実情に応じた踏切道の統廃合の促進

踏切道の安全性の向上と交通の円滑化を図るため、地域の実情や利用状況、代替道路の整備状況等を踏まえ、地域住民の通行に特に支障を及ぼさないと認められるものについて、関係機関や地域住民等との調整を図りながら、踏切道の統廃合を促進します。

④　踏切道の安全に関する知識の普及

○踏切通行時の交通ルール等の周知

踏切事故を防止するため、自動車運転者や歩行者等に対し、踏切通行時の安全行動や交通ルールについて広報啓発を推進します。

○踏切内における緊急時の対応方法の周知

踏切内に閉じ込められた場合の対応方法や非常ボタンの使用方法等について周知し、踏切利用者の安全意識の向上を図ります。

第５章　計画の推進

１　推進体制

「交通事故のない安全・安心な暮らしのできるまち」を実現するためには、多様な主体の協働が重要であることから、市、県、警察その他の関係行政機関、事業者、関係団体及び市民が連携して交通安全対策を推進します。

市においては、副市長を委員長とし、交通安全に関係する部局の課長等を構成員とする山口市交通安全対策委員会を設置しています。委員会において交通安全対策に関する調査及び検討を行うとともに、計画の推進状況や施策の実施状況について検証し、その結果を交通安全施策に反映させながら、総合的かつ計画的に交通安全対策を推進します。

また、交通事故の発生状況や交通安全を取り巻く環境の変化を踏まえ、目標指標の達成状況を継続的に把握するとともに、必要に応じて施策の見直しを行いながら計画を推進します。

２　各主体の役割

○行政機関

市は、警察等と連携し各施策を着実に推進するとともに、事業の実施に当たっては、関係機関や市内各団体等の代表などで組織する「山口市交通安全対策協議会」を中心として、総合的、一体的に交通安全対策を推進します。

また、交通関係団体等の交通安全対策を支援するなど、交通安全活動を促進します。

○事業者、交通関係団体等

各事業者は、事業所を中心として安全運転講習会を実施するほか、安全運転管理者等を通じた交通安全教育を推進するなど、交通事故の防止に努めます。

また、交通関係団体等は、それぞれの地域、警察署、市と連携して主体的に、また相互に協力しながら効果的な交通安全対策に取り組みます。

○市民

市民一人ひとりが交通社会の一員として交通ルールの遵守と交通マナーの実践に努めるとともに、交通安全に対する意識を高め、地域ぐるみの交通安全活動に参加するなど、交通事故のない地域社会の実現に向けて取り組みます。

用語解説

用語	解説	初出頁
アンダーパス	鉄道や道路の下を通るために地盤面より低く整備された道路。集中豪雨時には冠水のおそれがあることから、適切な交通規制や注意喚起などの安全対策が求められる。	P46
エスコートゾーン	横断歩道上に設置される視覚障がい者誘導用の突起体であり、白杖等により横断方向を確認しやすくする設備。	P41
音響式信号機	歩行者用信号機が青になったことを音声や音響により知らせる信号機。主に視覚障がい者の安全な道路横断を支援するため設置される。	P41
交通反則通告制度（青切符制度）	自転車の一定の交通違反について、反則金の納付により処理する制度。令和８年４月から導入された。	P11
公共ライドシェア	公共交通が不足する地域において、市町村等が主体となり、自家用車を活用して移動サービスを提供する仕組みであり、地域住民の移動手段の確保に資する取組。	P45
サイクル・アンド・ライド	駅やバス停周辺の駐輪場まで自転車を利用し、そこから公共交通機関へ乗り換えて目的地へ向かう交通利用方式。	P45
視覚障がい者誘導用ブロック	視覚障がい者が安全に移動できるよう、歩行経路や危険箇所を知らせるために設置される突起付きのブロック。	P41
自転車安全利用五則	自転車を安全に利用するための基本的なルール。「車道が原則、左側を通行。歩道は例外、歩行者を優先」「交差点では信号と一時停止を守って、安全確認」「夜間はライトを点灯」「飲酒運転は禁止」「ヘルメットを着用」の５項目。	P4

用語	解説	初出頁
自転車運転者講習制度	危険行為を反復して行った自転車利用者に対し、交通安全に関する講習の受講を命ずる制度。	P31
自動車アセスメント	自動車の衝突安全性能や予防安全性能を評価し、その結果を公表する制度。利用者が安全性能を比較しながら自動車を選択できるよう実施されている。	P35
特定小型原動機付自転車	電動キックボード等のうち、道路交通法で定める基準を満たす車両。最高速度時速２０キロメートル以下などの要件が定められている。	P10
ノーマイカーデー	公共交通機関の利用促進や交通渋滞の緩和、二酸化炭素排出量の削減等を目的として、自家用車の利用自粛を呼び掛ける取組。	P45
ハンドルキーパー運動	飲酒を伴う会合等に自動車で行く場合、あらかじめ飲酒しない人を決め、その人が運転して仲間を送迎することで飲酒運転を防止する取組。	P32
ハンプ・狭さく	ハンプは道路の路面に凸状の部分を設ける施設、狭さくは道路幅員を狭める道路構造であり、いずれも自動車の速度抑制を図るための交通安全対策。	P40
バリアフリー	高齢者や障がい者等の移動や施設利用の妨げとなる段差や障壁を取り除き、利用しやすい環境を整備する考え方。	P4
ペダル付き電動バイク	ペダルを備えた電動車両で、自転車に類似した形状であっても、原動機付自転車又は自動車として扱われる場合がある車両。	P10
歩車分離式信号機	歩行者と車両が交差点を同時に通行しないよう、通行時間を分離した信号機。歩行者の安全確保を目的として設置される。	P41
モビリティマネジメント	過度に自動車へ依存するライフスタイルを見直し、公共交通や自転車等を適切に利用する行動への転換を促す取組。	P45

用語	解説	初出頁
ユニバーサルデザイン	年齢、性別、障がいの有無等にかかわらず、誰もが利用しやすいよう配慮された施設や製品、環境等の設計思想。	P43
ゾーン３０	区域（ゾーン）を定めて最高速度時速３０キロメートルの規制を実施し、必要に応じて安全対策を組み合わせることで、速度抑制や通過交通の抑制を図る交通安全対策。	P40
ゾーン３０プラス	ゾーン３０に加え、ハンプや狭さく等の物理的デバイスを組み合わせることで、生活道路における更なる安全性向上を図る交通安全対策。	P4
AED（自動体外式除細動器）	心停止状態の傷病者に電気ショックを与え、心臓の働きを正常な状態へ戻すための医療機器。	P48
DMAT（Disaster Medical Assistance Team）	医師、看護師、業務調整員等で構成され、大規模災害や多数傷病者事故の発生時に現場へ急行し、救命医療活動を行う専門医療チーム。	P48
MaaS（Mobility as a Service）	鉄道、バス、タクシー、シェアサイクル等の交通サービスを情報通信技術により連携し、検索、予約及び決済等を一体的に行うサービス。	P45
PTPS（Public Transportation Priority System）	バス等の公共交通機関を優先的に通行させるため、信号機を制御し、定時性や速達性の向上を図るシステム。	P45

第12次山口市交通安全計画

発 行　山口市
編 集　山口市 地域生活部 生活安全課
電 話：083-934-2986
〒753-8650 山口市亀山町2番1号
https://www.city.yamaguchi.lg.jp