

第 1 1 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3年度～令和7年度)

山 口 市

目 次

第1章 計画の策定に当たって

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
ア	人間に係る交通安全対策	2
イ	交通環境に係る安全対策	3
(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

第3章 交通事故の現状と交通安全対策の方向性

1	交通事故の現状と見通し	5
(1)	道路交通事故の現状	5
(2)	道路交通を取り巻く状況の展望	6
2	今後の交通安全対策の方向性	7
(1)	高齢者、障がい者及び子どもの安全確保	7
(2)	生活道路における歩行者及び自転車の安全確保	8
(3)	踏切道における交通安全対策	8

第4章 計画の内容

第1	目標指標	9
第2	道路交通の安全	10
1	交通安全思想の普及徹底	10
(1)	段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	11
ア	幼児に対する交通安全教育	11
イ	小学生に対する交通安全教育	12
ウ	中学生に対する交通安全教育	13

エ	高校生に対する交通安全教育	-----	14
オ	成人に対する交通安全教育	-----	15
カ	高齢者に対する交通安全教育	-----	16
キ	障がい者に対する交通安全教育	-----	17
ク	外国人に対する交通安全教育	-----	17
(2)	交通安全に関する普及啓発活動の推進	-----	17
ア	交通安全運動等の推進	-----	17
イ	横断歩行者の安全確保	-----	18
ウ	自転車の安全利用の推進	-----	18
エ	シートベルトの正しい着用の徹底	-----	19
オ	チャイルドシートの正しい使用の徹底	-----	20
カ	反射材用品等の普及促進	-----	20
キ	飲酒運転根絶に向けた広報啓発活動等の推進	-----	20
ク	効果的な広報の推進	-----	20
ケ	その他の普及啓発活動の推進	-----	21
(3)	地域における交通安全運動への参加・協働の推進	-----	22
2	道路交通環境の整備	-----	22
(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	-----	23
ア	生活道路における交通安全対策の推進	-----	23
イ	通学路等における交通安全の確保	-----	23
ウ	高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備	-----	24
(2)	幹線道路における交通安全対策の推進	-----	24
ア	事故危険箇所対策の推進	-----	24
イ	重大事故の再発防止	-----	25
ウ	改築等による交通事故対策の推進	-----	25
(3)	高齢者等の移動手段の確保・支援	-----	25
(4)	歩行空間のユニバーサルデザイン化	-----	26
(5)	無電柱化の推進	-----	26
(6)	自転車利用環境の総合的整備	-----	26
ア	安全で快適な自転車利用環境の整備	-----	26
イ	自転車等の駐車対策の推進	-----	26
(7)	交通需要マネジメントの推進	-----	27
(8)	災害に備えた道路交通環境の整備	-----	27
(9)	駐車対策の推進	-----	28
(10)	道路の使用及び占用の適正化	-----	28
(11)	地域に応じた安全の確保	-----	28
3	安全運転の確保	-----	29
4	暴走行為をさせない環境づくり	-----	29

5	救助・救急活動の充実	-----	29
(1)	救助・救急体制の整備	-----	29
	ア 救助体制の整備・拡充	-----	29
	イ 多数傷者発生時における救助・救急体制の充実	-----	30
	ウ 心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動の推進	-----	30
	エ 救急救命士の養成・配置等の促進	-----	30
	オ 救助・救急用資機材の整備の推進	-----	31
	カ 消防防災ヘリコプターによる救急業務の推進	-----	31
	キ 救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実	-----	31
(2)	救急医療体制の整備	-----	31
(3)	救急関係機関の協力関係の確保等	-----	31
6	被害者支援の充実と推進	-----	32
(1)	自動車損害賠償保障制度等の周知	-----	32
(2)	自転車損害賠償保険等への加入促進	-----	32
(3)	交通災害共済の周知	-----	32
(4)	被害者相談窓口等の周知	-----	32
第3	踏切道における交通の安全	-----	33
1	踏切道の構造改良等の促進	-----	33
2	踏切保安設備の整備及び交通規制の実施	-----	33
3	踏切道の統廃合の促進	-----	33
4	踏切道の安全に関する知識の普及	-----	33

第5章 計画の推進

1	推進体制	-----	34
2	各主体の役割	-----	34

第1章 計画の策定に当たって

1 計画策定の趣旨

昭和20年代後半から40年代半ばまでの間、車社会の急速な進展により、交通事故による死傷者数が著しく増加し、大きな社会問題となりました。

こうした中で、交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図るため、昭和45年6月に交通安全対策基本法が制定され、地方公共団体の責務として、地域の実情に応じた施策を策定し実施することが位置づけられました。

本市ではこれまで、交通安全対策基本法に基づいて山口市交通安全計画を策定し、関係機関や団体が一体となって交通安全対策を推進してまいりました。

その結果、市内における交通事故の発生件数は減少しつつあり、令和2年の人身事故件数は10年前と比較して約3割にまで減少するなど、取組の成果が現れています。

一方で、毎年数名の方が交通事故により亡くなられており、人命尊重の理念のもと、「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、より一層、交通安全対策を推進する必要があります。

本計画は、このような観点から、令和3年度から令和7年度までの本市における交通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、関係機関や団体、市民と緊密に連携し、交通安全に関する施策を総合的、計画的に推進します。

2 計画の位置付け

本計画は、交通安全対策基本法に基づく山口市の計画であり、第二次山口市総合計画の部門計画です。

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、移動に困難や不便があり交通事故に遭う危険性の高い高齢者、障がい者、子ども等の交通弱者を含む、すべての人の安全を確保することが必要です。

また、思いがけず交通事故被害者等となった方に対しては、一人ひとりの状況に応じた支援が求められます。

このような「人優先」の交通安全思想を基本として施策を推進します。

(2) 交通社会を構成する要素の考慮

本計画においては、道路交通、踏切道における交通のそれぞれにおいて、講じるべき施策を明らかにしていくこととします。

具体的には、「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」という二つの要素について、それらの相互の関連を考慮しながら、適切かつ効果的な施策を市民の理解と協力のもとに推進します。

ア 人間に係る交通安全対策

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と技能の向上、交通安全意識の徹底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ります。

一方で、交通社会に参加する市民一人ひとりが、自ら安全で安心な交通社会を構築していこうとする前向きな意識を持つことが極めて重要であることから、交通安全に関する教育、普及啓発等を推進するほか、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しくみづくりが必要です。

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、人優先の考えのもと、人の移動空間と自動車、鉄道等との分離を図ることにより、混合交通に起因する接触の危険を排除する施策を充実させていきます。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更なる推進を図ることが重要です。

施策の推進に当たっては、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する必要があります。

(3) 地域ぐるみの交通安全対策の推進

人口減少、高齢化が進む中、効果的に交通事故を減少させるためには、地域住民が主体的に地域の実情に応じた交通安全対策に取り組む必要があり、自らの問題として住民参加の地域ぐるみによる交通安全対策を促進するため、住民の交通安全意識を醸成していきます。

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、住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ります。

また、人優先の基本的な考え方のもと、高齢者、障がい者、子ども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

通学路や未就学児等の子どもが日常的に集団で移動する経路における交通安全を確保するため、関係機関が連携して通学路等の子どもが移動する経路

の合同点検の実施や対策の改善など、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。

また、子どもを対象とした参加・体験・実践型の交通安全教育等を推進します。

(3) 交通事故から高齢者を守る対策の推進

高齢者の交通事故防止を交通安全運動の重点の一つとして掲げ、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。

一方、高齢者に対しては、様々な機会を通じて交通安全教育を重点的に実施し、高齢ドライバーの交通安全定期診断の実施や、運転免許証の自主返納等の促進を図ります。

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。

また、交通事故被害者に対する支援制度等について周知を図ります。

第3章 交通事故の現状と交通安全対策の方向性

1 交通事故の現状と見通し

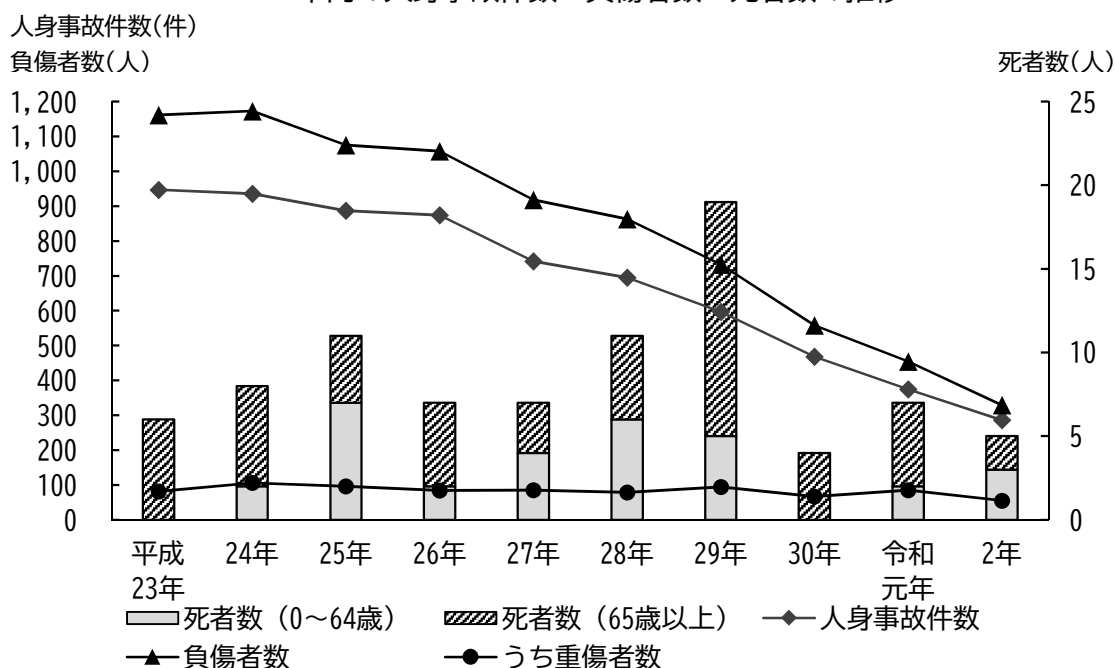
(1) 道路交通事故の現状

市内における人身事故の件数は、平成23年の947件をピークに減少傾向にあり、令和2年は286件となっています。

負傷者数についても、平成24年の1,173人をピークに減少傾向にあります。このうちの重傷者数については、ほぼ横ばいとなっています。

死者数は、過去10年間では平成29年が最も多く19人で、令和2年は5人となっており、年によって増減があります。このうち、65歳以上の死者数は、10年間の合計では全体の6割を超える高い割合を占めています。

市内の人身事故件数・負傷者数・死者数の推移



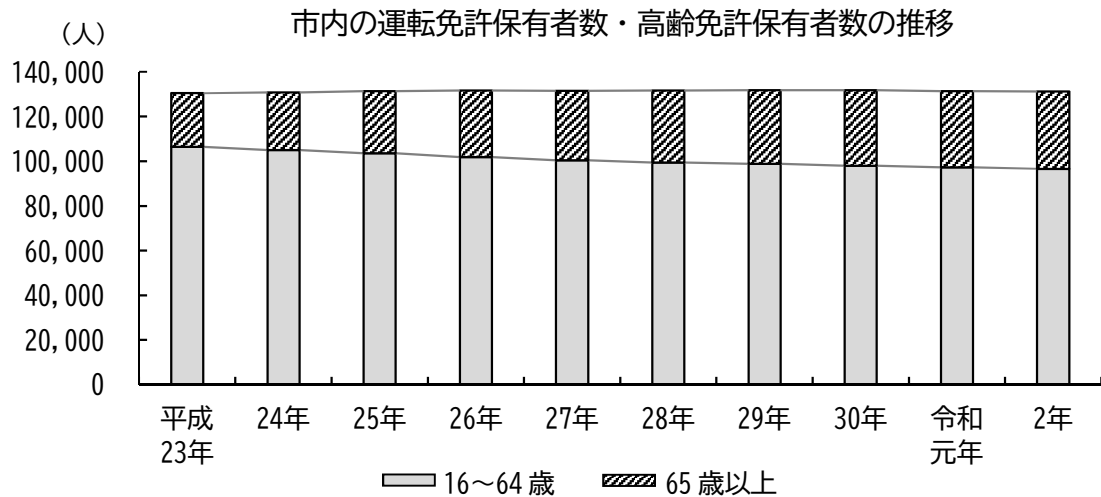
項目 \ 年	平成23年	24年	25年	26年	27年	28年	29年	30年	令和元年	2年
人身事故件数(件)	947	936	887	874	742	695	597	468	374	286
負傷者数(人)	1,162	1,173	1,075	1,058	918	863	733	558	454	329
うち重傷者数	81	106	96	84	85	79	94	67	85	55
死者数(人)	6	8	11	7	7	11	19	4	7	5
うち0~64歳	0	2	7	2	4	6	5	0	2	3
うち65歳以上	6	6	4	5	3	5	14	4	5	2

[資料] 山口市交通白書

(2) 道路交通を取り巻く状況の展望

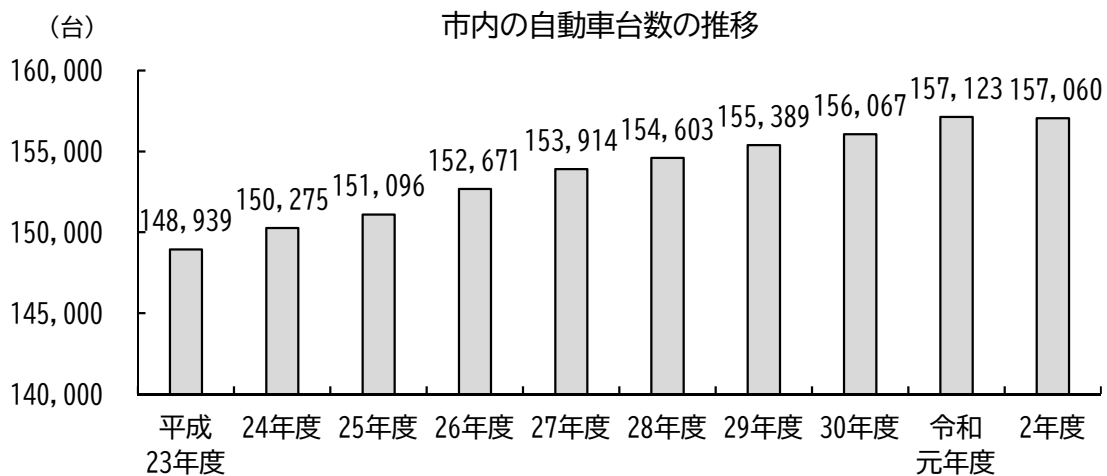
市内の運転免許保有者の数は、この10年間ほぼ横ばいの状況ですが、高齢化の進展に伴い、65歳以上の高齢者の運転免許保有者数が増加しています。また、市内の自動車台数は増加傾向にあります。

こうしたことから、今後も高齢者が関係する事故の比率が高くなることが予想されます。



項目 \ 年	平成23年	24年	25年	26年	27年	28年	29年	30年	令和元年	2年
16～64歳 (人)	106,447	104,965	103,612	101,905	100,478	99,455	98,928	97,957	97,239	96,601
65歳以上 (人)	24,051	25,912	27,764	29,747	31,084	32,169	32,882	33,836	34,181	34,692
合計 (人)	130,498	130,877	131,376	131,652	131,562	131,624	131,810	131,793	131,420	131,293

[資料] 山口市交通白書



※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

[資料] 山口県統計年鑑

2 今後の交通安全対策の方向性

今後の交通安全対策を考えるに当たっては、本市での交通事故の現状を踏まえ、社会経済情勢・交通情勢の変化にも対応しつつ、より効果的な交通安全対策を推進することが重要です。

このような大局的な観点から、次のような方向性を重点課題として効果的な対策を推進する必要があります。

(1) 高齢者、障がい者及び子どもの安全確保

今後ますます加速する高齢化に対応し、高齢者が安全に、かつ安心して外出や移動ができる交通社会を形成する上で、高齢者が事故に遭わない、また事故を起こさないための対策強化は、喫緊の課題であり、高齢者の実態を踏まえた、きめ細かな交通安全対策を推進する必要があります。

特に、高齢者が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は、それぞれの特性を踏まえた対策を講じる必要があります。

高齢者が歩行及び自転車等を交通手段として利用する場合の対策については、歩道の整備や生活道路の対策、高齢者の特性を踏まえた交通安全教育や見守り活動などのほか、年齢等にかか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の考え方にに基づき、バリアフリー化された道路交通環境を形成する必要があります。

また、高齢者が自動車を運転する場合の安全運転を支える対策については、運転支援機能の過信・誤解による事故が発生しており、運転支援機能を始めとする技術とその限界、技術の進展の状況について、交通安全教育等を通じて幅広く情報提供を行う必要があります。

また、歩道や視覚障がい者誘導用ブロック上に自転車等を駐輪する行為は、歩行者や障がい者の通行の支障となり、事故につながる恐れもあることから、障がい者の安全確保の面からも、積極的に防止対策を実施する必要があります。

さらに、次代を担う子どもを交通事故から守る対策も一層求められており、通学路や未就学児等の子どもが日常的に集団で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や見守り活動を推進するとともに、地域の交通情勢に応じた交通安全教育等の対策に取り組む必要があります。

(2) 生活道路における歩行者及び自転車の安全確保

交通事故のない社会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の安全確保が必要不可欠であり、特に、高齢者や障がい者、子どもにとって身近な道路の安全性を高めることが一層求められています。人優先の考えのもと、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、歩行者の安全確保対策を推進する必要があります。

このため、地域における道路交通事情等を十分に踏まえた上で、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、安全な走行方法の普及等の対策を講じるとともに、幹線道路を通行すべき自動車の生活道路への流入を防止するための対策等を推進する必要があります。

さらに、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可能性があることから、安全確保対策とともに、事故を起こさないための対策も講じる必要があります。

これらの対策の推進に当たっては、地域住民の主体的な参加と取組が不可欠であることから、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。

(3) 踏切道における交通安全対策

踏切道における事故は、発生件数は多くはないものの、平成27年と平成28年には鉄道車両と車の衝突による死亡事故が各1件発生しています。

踏切道の交通安全については、構造の改良等の整備や踏切道の安全に関する知識の普及啓発等の対策を推進する必要があります。

第4章 計画の内容

第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	5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
--------------	----

人身事故発生件数については、減少傾向にあり、第10次計画の目標である600件以下を既に達成していることから、令和2年から約2割減らすことを目標とし、230件以下とします。

交通事故死者数については、第10次計画の期間中に増減があり、平均が約9人であることから、第10次計画に引き続き、5人以下を目標とします。

交通事故重傷者数については、国及び県の第11次計画に合わせて、新たな目標指標として設定します。令和2年は前年から大幅に減少し55人となりましたが、第10次計画の期間中に増減があり、平均が76人であることを踏まえ、令和2年から約1割減らすことを目標とし、50人以下とします。

踏切事故については、第10次計画に引き続き、0件を目標とします。

第2 道路交通の安全

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ます。

交通安全意識と交通マナーの向上のためには、人間の成長過程に応じて、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を自らの課題としてとらえるよう意識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もと、高齢者、障がい者、子ども等の交通弱者に対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、高齢化が進展する中で、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。

交通安全教育・普及啓発活動を行うに当たっては、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に取り入れ、教材の充実を図り、インターネットを活用した実施主体間の相互利用を促進するなどして、市民が自ら納得して安全な交通行動を実践することができるよう、必要な情報を分かりやすく提供します。特に若年層に対しては、効果的な交通安全情報を提供することにより、交通安全意識の高揚及び主体的な交通安全啓発活動等に取り組む環境づくりに努めます。

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

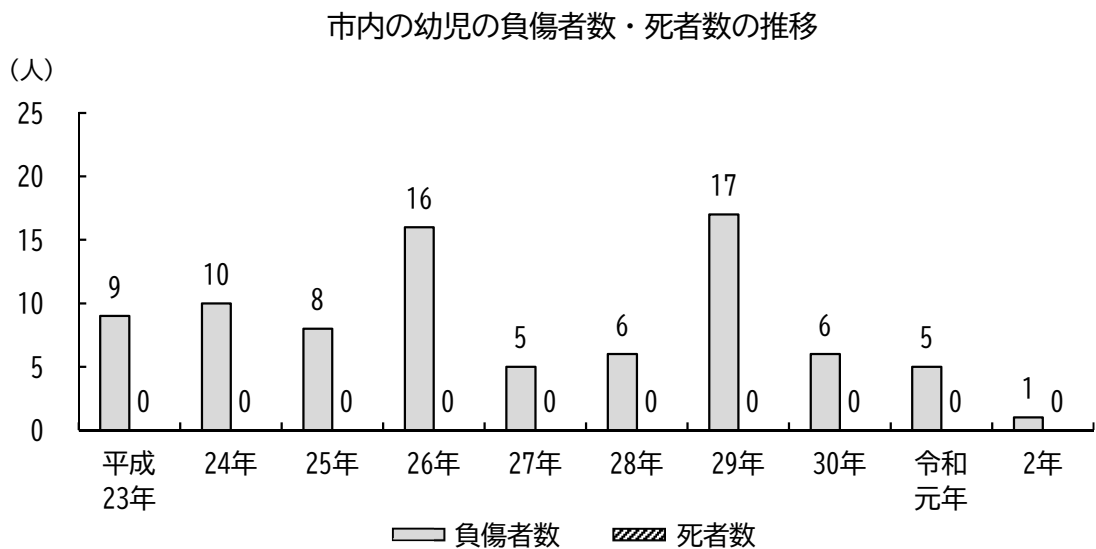
(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

ア 幼児に対する交通安全教育

幼児に対する交通安全教育は、心身の発達に応じて、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機会をとらえて、交通安全教育を計画的かつ継続的に行います。

これらの教育活動を効果的に実施するため、紙芝居や視聴覚教材等を利用したり親子で実習したりするなど分かりやすい指導に努めます。



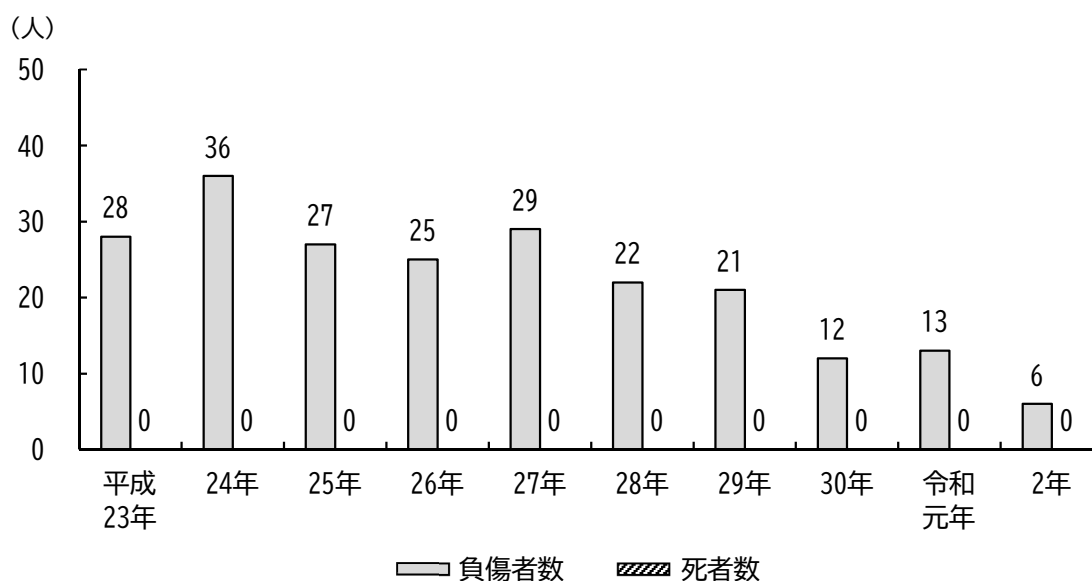
[資料] 山口市交通白書

イ 小学生に対する交通安全教育

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、歩行者及び自転車利用者として必要な知識と技能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。

市内の小学生の負傷者数・死者数の推移



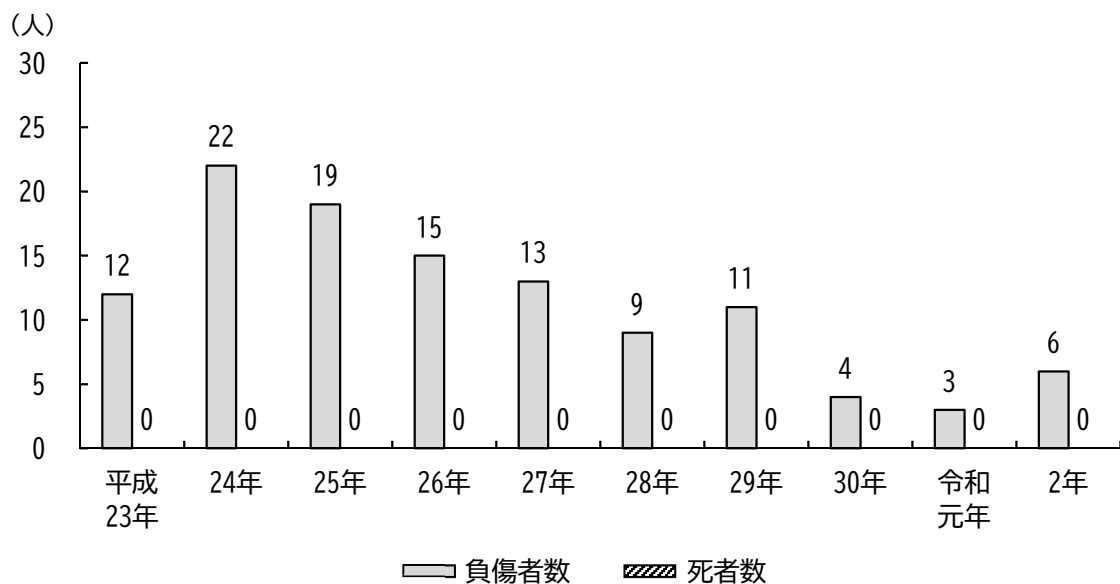
[資料] 山口市交通白書

ウ 中学生に対する交通安全教育

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通行するために、必要な知識と技能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持って、自己の安全のみならず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。

市内の中学生の負傷者数・死者数の推移



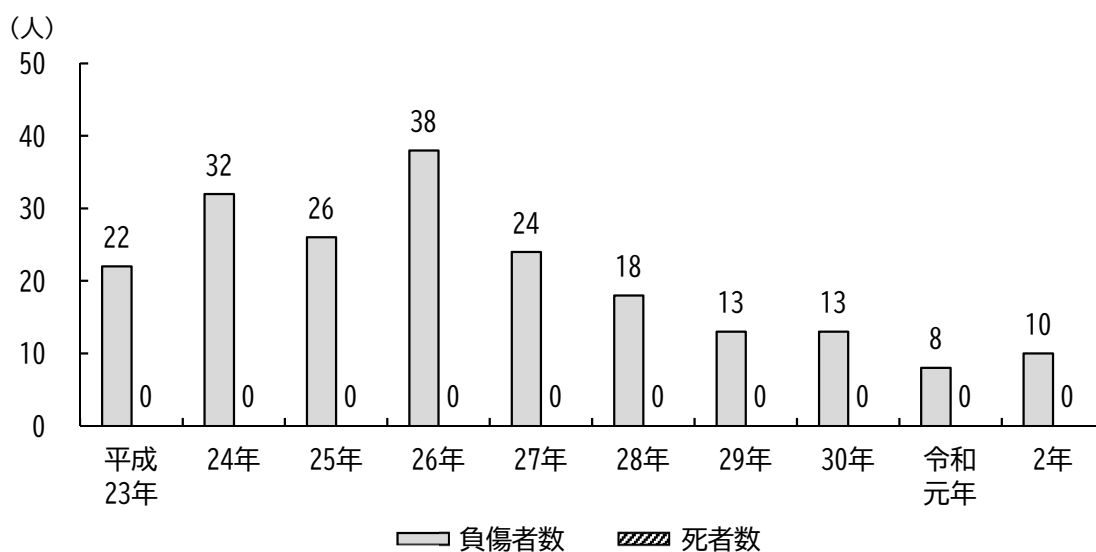
[資料] 山口市交通白書

エ 高校生に対する交通安全教育

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、特に自転車の利用者及び自動二輪車の運転者として安全に道路を通行するために必要な知識と技能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、家庭や関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、保健体育、総合的な探求の時間、特別活動など学校の教育活動全体を通じて、自転車の安全な利用、二輪車・自動車の特性、危険の予測と回避、運転者の責任、応急手当等について更に理解を深めるとともに、生徒の多くが、近い将来、普通免許等を取得することが予想されることから、免許取得前の教育としての性格を重視した交通安全教育を行います。

市内の高校生の負傷者数・死者数の推移



[資料] 山口市交通白書

オ 成人に対する交通安全教育

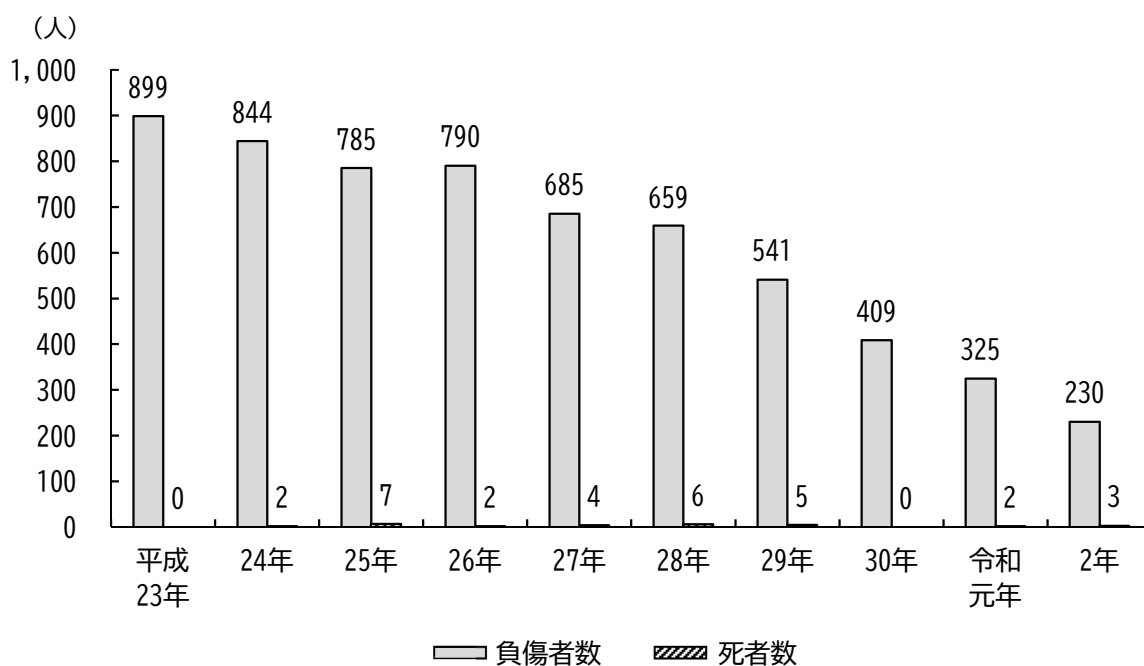
成人に対する交通安全教育は、自動車等の安全運転の確保の観点から、運転者の教育を中心として行うほか、社会人、大学生等に対する交通安全教育の充実を図ります。

- ・ 運転者としての社会的責任の自覚
- ・ 安全運転に必要な技能及び技術、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
- ・ 交通安全意識・交通マナーの向上

を目標とし、各種啓発や教育活動を行います。

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、自主的な安全運転管理の活発化に努めます。

市内の成人の負傷者数・死者数の推移



[資料] 山口市交通白書

カ 高齢者に対する交通安全教育

高齢者に対する交通安全教育は、運転免許取得経験の有無により、交通行動や危険認識、交通ルール等の知識に差があることに留意しながら、加齢に伴う身体機能の変化が歩行者または運転者としての行動に及ぼす影響や、運転者から見た歩行者や自転車の危険行動について理解の促進を図るとともに、安全に道路を通行するために必要な実践的スキルや交通ルール等の知識の習得により、安全な行動を習慣づけることを目標とします。

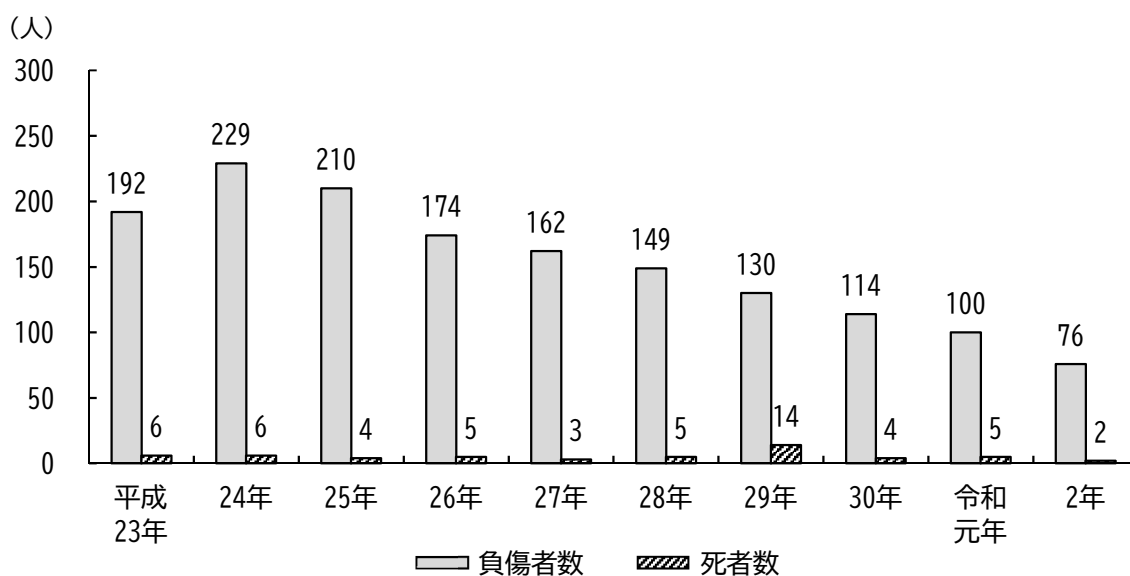
関係機関、団体等と連携して、

- ・参加、体験、実践型の交通安全教室等の開催
- ・運転免許証の自主返納の促進
- ・重大事故が発生した現場での注意喚起
- ・ヒヤリとしたりハッとしたりした危険箇所を示したヒヤリ地図の作成
- ・反射材用品の活用等交通安全用品の普及
- ・運転車両への高齢運転者標識（高齢者マーク）の貼付促進

等に取り組めます。

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ます。

市内の高齢者の負傷者数・死者数の推移



[資料] 山口市交通白書

キ 障がい者に対する交通安全教育

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、手話通訳者や要約筆記者などの意思疎通支援者の協力や、字幕入りDVDの活用など、障がいの内容に応じたきめ細かな交通安全教育を実施します。

また、自立歩行が困難な障がい者に対しては、介護者、交通ボランティア等の障がい者に付き添う者を対象とした講習会等を開催します。

ク 外国人に対する交通安全教育

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。

特に本市においては、高等教育機関で学ぶ留学生が外国人の多くを占めることから、関係機関・団体等と連携して、留学生の交通安全教室等への参加を促進します。

(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

山口市交通安全対策協議会の構成機関や団体が相互に連携し、期間や日を定めて、市民総参加の運動として交通安全運動を推進し、市民一人ひとりに広く交通安全思想の普及を図るとともに、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を促します。

交通安全運動の実施に当たっては、事前に運動の趣旨、実施期間、運動重点及び実施計画等を広く住民に周知し、関係機関・団体が連携して運動を実施するとともに、地域において自主的な活動が継続されるよう、地域の実情や住民のニーズ等を踏まえて実施し、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、市内において一定期間に連続して交通死亡事故が発生した場合には、山口市交通安全対策協議会が「交通死亡事故多発警報」を発令するとともに、集中的に交通安全に関する広報を行い、注意喚起を図ります。

《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）
- 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 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、交通安全教育を推進します。

また、歩行者に対しては、道路を横断する際には横断歩道を渡ることや、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。

ウ 自転車の安全利用の推進

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、傘差し運転、酒酔い運転等が違反であることについて周知・徹底を図ります。

自転車は歩行者等と衝突して加害者となる場合もあることから、車両としての自覚や責任について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します。

また、危険な行為をくり返す自転車運転者に対して県公安委員会が運転者講習の受講を命令する「自転車運転者講習制度」について周知啓発を行い、警察と連携し、危険行為を繰り返す自転車運転者に対する教育を推進します。

薄暮の時間帯から夜間にかけては、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。

幼児の保護者に対しては、自転車に同乗する幼児の安全を図るため、幼児の同乗による運転操作への影響などを自覚できる参加・体験・実践型の交通安全教育を実施するほか、安全性に優れた幼児二人同乗用自転車の普及を促進するとともに、シートベルトを備えている幼児用座席に幼児を乗せる場合には、シートベルトを着用させるよう広報啓発を実施します。

また、子どもの保護者等に対して、頭部保護の重要性とヘルメットの被害軽減効果の理解促進を図り、幼児・児童の自転車用ヘルメットの着用の徹底を図るとともに、高齢者や中・高校生に対しても、ヘルメット着用の促進を図ります。

《自転車安全利用五則》

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

エ シートベルトの正しい着用の徹底

シートベルトの着用効果や正しい着用方法について理解促進を図り、後部座席を含めたすべての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底を図ります。

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

シートベルトの着用は、事故発生時の車外放出等の重大な被害も防止する効果があり、高速道路だけでなく、一般道においても後部座席を含めたすべての座席でのシートベルト着用の徹底を図ります。

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・保育所、医療機関等と連携し、着用推進シンボルマーク等の活用により、啓発・指導を実施し、正しい使用の徹底を図ります。

また、6歳以上の子どもについても、体格等の状況によりシートベルトを適切に着用できない子どもは、チャイルドシート又はジュニアシートを使用するよう、啓発を図ります。

カ 反射材用品等の普及促進

夕暮れ時から夜間における視認性を高め、歩行者や自転車利用者の事故防止に効果がある反射材用品や自発光式ライト等の装着等について、高齢者や夜間に帰宅する機会の多い中学生・高校生を中心に普及促進を図ります。

反射材用品等の効果、使用方法等の理解促進に向け、参加・体験・実践型の交通安全教育の実施、啓発等を推進します。

キ 飲酒運転根絶に向けた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「ハンドルキーパー運動^{※1}」の普及啓発を図るなど、地域、職域等における飲酒運転根絶の取組を促進し、「飲酒をしない、させない」という規範意識の確立を図ります。

ク 効果的な広報の推進

市報、テレビ、ラジオ、ウェブサイト、SNS等の媒体を活用して、交通事故等の実態を踏まえた広報、日常生活に密着した内容の広報、交通事故被害者の声を取り入れた広報等、訴求効果の高い、実効性のある広報を

※1 自動車で飲食店を訪れて飲酒する場合に、予め仲間同士や飲食店の協力を得て飲まない人を決め、その人が酒を飲まずに自動車仲間を自宅まで送る、飲酒運転事故を防止する運動。

行います。

さらに、地域住民の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、情報等の提供を積極的に行い、交通安全の気運の醸成を図ります。

ケ その他の普及啓発活動の推進

○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の他の年齢層の理解を促進し、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。

○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等の関係機関・団体による会議を開催し、交通安全に関する情報交換や情報共有・交換を図り、連携を強化します。

○「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。

○早め点灯の普及啓発

季節や気象の変化等に応じて、広報等により自動車前照灯の早め点灯を促します。

○「スピードダウン県民運動」の推進

速度超過の危険性の周知と速度抑制の意識の醸成を図り、走行速度を抑制する「スピードダウン県民運動」を推進します。

○「おもてなし交通安全県民運動」の推進

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

○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重大事故につながる可能性が高いことから、関係機関・団体が連携して、ドライバーに「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」ことを呼びかける「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します。

○高齢者交通事故防止対策の推進

高齢化の進展により、高齢者の関与する交通死亡事故が増加するおそれがあることから、「高齢者の交通事故防止県民運動」を推進するとともに、運転免許証返納者に対する支援やシニア交通安全教室等の高齢歩行者対策を推進します。

○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います。

(3) 地域における交通安全活動への参加・協働の推進

交通安全は、地域住民等の安全意識により支えられることから、地域住民にとどまらず、当該地域を訪れ、関わりを有する通勤・通学者等も含め、交通社会の一員であるという当事者意識を持つよう意識改革を促すことが重要です。

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

具体的には、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みます。

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、歩行者や自転車が多く通行する生活道路における安全対策をより一層推進する必要があるため、自動車交通を担う幹線道路等と歩行者中心の生活道路の機能分化を進め、身近な生活道路の安全の推進に取り組む必要があります。

また、少子高齢化が一層進展する中で、子どもを事故から守り、高齢者や障がい者が安全にかつ安心して外出できる交通社会の形成を図る観点から、安全・安心な歩行空間が確保された人優先の道路交通環境整備の強化を図っていきます。

推進に当たっては、警察と道路管理者等において連絡会議等協議を行い、的

確かつ着実に安全な道路交通環境の実現を図ります。

(1) 生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備

これまで一定の成果を上げてきた交通安全対策は、主として車中心の対策であり、歩行者の視点からの道路整備や交通安全対策は依然として十分とはいえ、生活道路への通過交通の流入等の問題も依然として深刻です。

このため、地域住民の理解を得ながら、通学路や生活道路、市街地の幹線道路等に歩道を積極的に整備するなど、人の視点に立った交通安全対策を推進する必要があります。

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 生活道路における交通安全対策の推進

交通事故の多い生活道路において、ゾーン30^{※2}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ります。

道路管理者は、歩道の整備、ハンプ^{※3}やクランク^{※4}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等を実施します。

また、道路標識の高輝度化、自発光化等を行い、見やすく分かりやすい道路標識・道路標示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

通学路や未就学児等の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、緊急安全点検等の結果を踏まえ、道路交通実態に応じ、学校、教育委員会、保育所、幼稚園等の対象施設、その所管機関、警察、道路管理者

※2 区域(ゾーン)を定めて時速30kmの最高速度規制を実施し、必要に応じてその他の安全対策を組み合わせ、ゾーン内における速度の抑制や、抜け道として通行する行為の抑制等を図る交通安全対策。

※3 道路の路面に凸状の部分設けるもの。

※4 自動車の通行部分の線形をジグザグにするもの。

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。

保育所や幼稚園、小学校、児童館等に通う幼児・児童、中学校、高等学校に通う生徒の通行の安全を確保するため、通学路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^{※5}等の設置、路肩のカラー舗装、防護柵・ライジングボラード^{※6}の設置、自転車道・自転車専用通行帯・自転車の通行位置を示した道路等の整備を推進します。

このほか、押ボタン式信号機、歩行者用灯器の整備、立体横断施設の整備、横断歩道等の拡充等による対策を関係機関と連携し推進します。

ウ 高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備

高齢者や障がい者等をはじめ、全ての人々が安全に安心して移動できる環境を整備するため、駅、公共施設、福祉施設、病院等の周辺を中心に、平坦性が確保された幅の広い歩道等の整備を推進します。

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、視覚障がい者誘導用道路横断帯（エスコートゾーン）、歩行者用休憩施設、自転車駐車場、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とともに、駅前等の交通結節点において、エレベーター等の設置やスロープ化等の整備を推進します。

さらに視覚障がい者誘導用ブロック、幅の広い歩道等により、公共施設の位置や施設までの経路等を適切に案内します。

(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

特に事故の発生割合の大きい道路や潜在的な危険区間の道路について、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します。事故危険箇所においては、信号機の新設・改良、歩車分離式信号の運用、道路標識の高輝度化等、歩道等の整備、交差点改良、視距の改良、付加車線等の整備、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します。

※5 自動車の通行部分に張り出し部を設けて幅員を狭くするもの。

※6 地面に収納した車止めのポールが必要に応じて自動で昇降し、無人で車両通行の制御を行うもの。

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事故発生の要因について調査するとともに、事故要因に即した所要の対策を早急に講ずることにより、当該事故と同様な事故の再発防止を図ります。

ウ 改築等による交通事故対策の推進

- ・歩行者及び自転車利用者の安全と生活環境の改善を図るため、歩道等を設置するための既存道路の拡幅、自転車の通行を歩行者や車両と分離するための自転車道・自転車専用通行帯・自転車の通行位置を示した道路の整備等の道路交通の安全に寄与する道路の改築事業を推進します。
- ・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、交通の流れ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、路上駐停車対策等の推進を図ります。
- ・商業系地区等における歩行者や自転車利用者の安全で快適な通行空間を確保するため、これらの者の交通量や通行の状況に即して、幅の広い歩道や自転車道、自転車専用通行帯等の整備を推進します。
- ・交通混雑が著しい中心部、鉄道駅周辺等において、人と車の交通を体系的に分離するとともに、歩行空間の拡大を図るため、地区周辺の幹線道路、交通広場等の総合的な整備を図ります。
- ・歴史的街並みや史跡等卓越した歴史的環境の残る地区において、地区内の交通と観光交通、通過交通を適切に分離するため、歴史的地区への誘導路、地区内の生活道路、歴史的道筋等の整備を体系的に推進します。

(3) 高齢者等の移動手段の確保・支援

高齢者をはじめとする地域住民の移動手段の確保について、引き続きバス路線の欠損に対して補助を行い、路線の維持に努めます。

また、福祉優待バス乗車証やタクシー利用券の交付を行い、高齢者等の移動を支援するとともに、利用しやすい公共交通環境の整備に努めます。

(4) 歩行空間のユニバーサルデザイン化

高齢者や障がい者等を含め全ての人が安全に安心して参加し活動できる社会を実現するため、駅、公共施設、福祉施設、病院等を結ぶ道路において、幅の広い歩道の整備や歩道の段差・傾斜・勾配の改善、無電柱化、視覚障がい者誘導用ブロックの設置等により、歩行空間の連続的・面的なユニバーサルデザイン化を積極的に推進します。

(5) 無電柱化の推進

災害の防止や安全かつ円滑な交通の確保はもとより、良好な景観の形成等の観点から、関係事業者と連携して無電柱化の推進を図ります。

(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

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つつ、交通状況に応じて、歩行者・自転車・自動車の適切な分離を図り、歩行者と自転車の事故等への対策を講じるなど、歩行者と自転車が分離された自転車通行空間の整備等により、安全で快適な自転車利用環境の創出に関する取組を推進します。

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

自転車等の駐車需要の多い地域を中心に、利用状況に応じた路外や路上の自転車駐車場等の整備を推進します。

駅周辺等における放置自転車等の解消を図るため、関係機関等と連携して対策に取り組むとともに、「山口市放置自転車等の防止に関する条例」の運用等により放置自転車等の整理・撤去を行います。

(7) 交通需要マネジメントの推進

道路交通渋滞を緩和し、道路交通の円滑化を図るため、公共交通機関の利用を促進します。

具体的には、ノーマイカーデー^{※7}の継続的な取組や、パーク・アンド・ライド^{※8}やサイクル・アンド・ライド^{※9}に必要な駐車場・駐輪場の確保、コミュニティ交通の運行等、移動における公共交通の優位性を確立するための施策を推進します。

また、新たな移動（モビリティ）サービスについては、地域課題の解決に資する地域交通モデルの構築を検討し、MaaS（マース）^{※10}やシェアサイクル^{※11}などの地域内や観光地間の移動手段の確保・充実を進めます。

さらに、バス専用・優先レーンやバス感応式信号機等の公共車両優先システム（PTPS）の整備など、バスの速達性・定時制を確保するための取組について検討します。

また、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等を推進することにより、乗り継ぎし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とともに、鉄道駅・バス停までのアクセス確保のために、自転車道・自転車専用通行帯・自転車の通行位置を示した道路、駅前広場等の整備を促進し、交通結節機能を強化します。

さらに、モビリティマネジメント^{※12}などを通じて、自家用車（マイカー）に頼りすぎない意識づくりを進め、公共交通の利用促進、交通量の抑制などによる円滑な道路交通の実現を図ります。

(8) 災害に備えた道路交通環境の整備

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します。

-
- ※7 バスや鉄道の利用促進、二酸化炭素排出削減、交通渋滞の緩和、交通事故の防止のため、期間や日にちを定めて自家用車の利用自粛と公共交通機関の利用を呼び掛ける取組。
 - ※8 バス停や駅などの近くに整備された乗換用駐車場まで自家用車で行き、そこからバスや鉄道などの公共交通に乗り換えて目的地まで移動する方法。
 - ※9 バス停や駅などの近くに整備された乗換用駐輪場まで自転車で行き、そこからバスや鉄道などの公共交通に乗り換えて目的地まで移動する方法。
 - ※10 鉄道、バス、タクシー、シェアサイクル、カーシェアなどの様々な移動サービスを情報通信技術により結び付け、利用者がスマートフォンのアプリなどで1つの移動サービスのように最適な組み合わせの検索や予約、決済等を一括で行うことができるサービス。Mobility as a Service の略。
 - ※11 自転車貸出ステーションであればどこでも、利用者がスマートフォンのアプリを使って自転車を借り、返却できる移動手段。
 - ※12 渋滞や環境、あるいは個人の健康等の問題に配慮して、過度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、地域や組織におけるコミュニケーションを中心とした取組。

地震発生時の応急活動を迅速かつ安全に実施できる信頼性の高い道路ネットワークを確保するため、緊急輸送道路上にある橋梁の耐震対策を推進します。

また、豪雨・豪雪時等においても、安全・安心で信頼性の高い道路ネットワークを確保するため、道路斜面等の防災対策を進めるとともに、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します。

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路の整備等を推進します。

また、一般道の防災課題解消などを推進し、災害に強い道路ネットワークの構築に努めます。

(9) 駐車対策の推進

車社会における運転者のモラルの低下に起因する違法駐車は、交通渋滞、歩行者空間の阻害、交通事故の発生など、様々な問題を引き起こします。

このため、地域の駐車需要に応じた適切な駐車場の設置を促進するとともに、違法駐車排除及び自動車の保管場所の確保等に関して市民への広報・啓発活動を行い、「山口市違法駐車等の防止に関する条例」に基づく指導等に努めます。

(10) 道路の使用及び占用の適正化

工作物の設置、工事等のための道路の使用及び占用の許可に当たっては、道路の構造を保全し、安全かつ円滑な道路交通を確保するために適正な運用を行うとともに、許可条件の履行、占有物件等の維持管理の適正化について指導します。

また、道路交通に支障を与える不法占有物件等については、実態把握、指導取締りによりその排除を行い、特に市街地について重点的にその是正を実施します。

(11) 地域に応じた安全の確保

冬期の安全な道路交通を確保するため、積雪・凍結対策として適時・適切な凍結防止剤散布や除雪を実施します。

3 安全運転の確保

安全運転を確保するためには、運転者の能力や資質の向上を図ることが必要であり、このため、運転者のみならず、これから運転免許を取得しようとする者までを含めた運転者教育等の充実を図ります。

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努め、自動車等の運転に不安を有する高齢者が運転免許証を返納しやすい環境の整備を図るため、運転卒業証制度及び運転経歴証明書制度の周知、支援内容の充実を図ります。

4 暴走行為をさせない環境づくり

地域における暴走族追放気運の高揚や車両不正改造等の防止を図るため、学校、職場、地域において、青少年に対し、暴走族に加入しないよう適切な指導等を促進し、また、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、関係団体に対する注意喚起を行います。

5 救助・救急活動の充実

交通事故による負傷者の救命を図り、被害を最小限にとどめるため、高速自動車国道等を含めた道路上の交通事故に即応できるよう、救急医療機関、消防機関等の救急関係機関相互の緊密な連携・協力関係を確保し、救助・救急体制及び救急医療体制の整備を図ります。

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、現場に居合わせた人（バイスタンダー）による応急手当の普及等を推進します。

(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・拡充を図ります。

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)^{※13}の連携による救助・救急体制の充実を図ります。

ウ 心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動の推進

救急現場におけるバイスタンダーによる応急手当の実施により、救命効果の向上が期待できることから、消防機関等が行う講習会等において、自動体外式除細動器(AED)^{※14}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。

また、心肺蘇生法等の応急手当の知識・実技について、消防機関、保健所、医療機関、日本赤十字社、民間団体等の関係機関において、指導資料の作成・配布や講習会の開催等を推進するとともに、救急の日、救急医療週間等の機会を活用して広報啓発活動を推進します。一方で応急手当指導員の養成をするほか、救急要請受信時における応急手当の口頭指導を図ります。

また、学校においては、AEDの取扱いを含む心肺蘇生法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に関する指導の充実を図ります。

エ 救急救命士の養成・配置等の促進

救急現場及び搬送途上における応急処置(プレホスピタルケア)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、救急救命士が行うことができる気管挿管や薬剤投与、輸液等の特定行為を円滑に実施するための講習及び実習の実施を推進します。

また、救急関係機関と連携し、医師等が同乗する救急用自動車(ドクターカー)の活用の促進を図ります。

さらに、医師の指示又は指導・助言のもとに、救急救命士等の救急隊員による応急処置等の質を確保する体制(メディカルコントロール体制)の充実を図ります。

※13 医師、看護師、業務調整員で構成され、地域の救急医療体制だけでは対応できないほどの大規模災害や事故などの現場に急行する医療チーム。

※14 心停止状態の心臓に電気ショックを与え、心臓の動きを正常に戻すための医療機器。

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します。

カ 消防防災ヘリコプターによる救急業務の推進

ヘリコプターは、事故の状況把握や負傷者の救急搬送、医師の迅速な現場投入に有効であることから、ドクターヘリとの相互補完体制を含めて、救急業務における消防防災ヘリコプターの活用を推進します。

キ 救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実

複雑多様化する救助・救急事象への対応に向けて救助隊員及び救急隊員の知識・技術等の向上を図るため、教育訓練の充実を図ります。

(2) 救急医療体制の整備

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

また、二次病院群輪番制を実施し、二次救急医療体制の確保を図ります。

(3) 救急関係機関の協力関係の確保等

救急医療施設への迅速かつ円滑な収容を確保するため、救急医療機関、消防機関等の関係機関における緊密な連携・協力を推進するとともに、救急医療機関内の受入れ・連絡体制の明確化等を図ります。

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、患者の容態に関するデータを医療機関へ送信する装置等を活用するなど、医療機関と消防機関が連携した救急体制の整備を促進します。

6 被害者支援の充実と推進

交通事故被害者等は、交通事故により多大な肉体的・精神的・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ており、このような交通事故被害者等を支援することは極めて重要です。

このため、犯罪被害者等基本法等に基づき、交通事故被害者等のための施策を推進します。

(1) 自動車損害賠償保障制度等の周知

自動車損害賠償責任保険（共済）による救済を受けられないひき逃げや無保険（無共済）車両による事故の被害者に対する救済制度である自動車損害賠償保障事業について周知を図ります。

また、自動車損害賠償責任保険（共済）の期限切れについて、広報活動等を通じて広く注意喚起を行います。

(2) 自転車損害賠償保険等への加入促進

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

(3) 交通災害共済の周知

相互扶助を目的とし、少ない掛金で交通事故にあった場合の最低限の保障を共済金として受け取ることができる「市民交通災害共済」について、周知を図り、加入を促進します。

(4) 被害者相談窓口等の周知

交通事故被害者等からの相談に適切に対応できるよう、交通事故相談が可能な機関、日程等の広報などを推進し、丁寧な案内に努めます。

第3 踏切道における交通の安全

1 踏切道の構造改良等の促進

交通量の多い踏切道については、踏切事故防止のための構造改良等を図ります。

また、従前の踏切対策に加え、踏切周辺道路の整備等、踏切横断交通量削減のための踏切周辺対策等を推進します。

2 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施

踏切遮断機の整備された踏切道は踏切遮断機の整備されていない踏切道に比べて事故発生率が低いことから、踏切道の利用状況、踏切道の幅員、交通規制の実施状況等を踏まえて、踏切遮断機の整備を促進します。

自動車交通量の多い踏切道については、道路交通の状況や事故の発生状況等を勘案して、必要に応じて障害物検知装置等の踏切保安設備の整備を促進します。

3 踏切道の統廃合の促進

踏切道の構造の改良等の事業の実施に併せて、近接踏切道のうち、その利用状況、う回路の状況等を勘案して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統廃合を進めていきます。

4 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、安全意識の向上及び踏切支障時における非常ボタンの操作等の周知徹底を図ります。

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、市や県などの行政機関、事業者、関係団体、市民が連携して交通安全対策を推進します。

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ていきます。

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を進めていきます。

○市民

悲惨な交通事故をなくしていくためには、何よりも、一人ひとりが交通ルールの遵守と正しいマナーの実践を習慣づけることが大切です。

この計画が効果的に推進されるよう、積極的に交通安全について考え、行動していきます。

第 11 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

FAX：083-934-2644

〒753-8650 山口市亀山町 2 番 1 号

<https://www.city.yamaguchi.lg.jp>