

第 11 次下関市交通安全計画

～交通事故のない社会の実現を目指して～

下関市交通安全対策会議

目 次

| | |
|--------------------------------|----|
| 第1章 計画策定に当たって | 1 |
| 1 計画策定の趣旨 | 1 |
| 2 計画の位置づけ | 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三要素の考慮 | 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 | 3 |
| （3）交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進 | 4 |
| （4）地域ぐるみの交通安全対策の推進 | 4 |
| 3 施策の方向 | 4 |
| （1）交通安全思想の普及徹底 | 4 |
| （2）通学路等における交通安全対策の推進 | 4 |
| （3）交通事故から高齢者等を守る対策の推進 | 5 |
| （4）救助・救急活動、被害者支援の充実 | 5 |
| （5）経営トップ主導による自主的な安全管理体制の充実・強化 | 5 |
| 第3章 現状と課題 | 6 |
| 1 現状 | 6 |
| （1）道路交通事故の現状等 | 6 |
| （2）鉄道事故の現状と特徴 | 8 |
| （3）踏切事故の現状と特徴 | 8 |
| 2 課題 | 9 |
| （1）道路交通安全対策 | 9 |
| （2）鉄道交通安全対策 | 10 |
| （3）踏切道における交通安全対策 | 11 |
| 第4章 計画の内容 | 12 |
| 第1 道路交通の安全 | 12 |
| 1 交通安全思想の普及徹底 | 12 |

| | |
|--------------------------------|------------|
| (1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進 | 1 3 |
| (2) 効果的な交通安全教育の推進 | 1 7 |
| (3) 普及啓発活動の推進 | 1 7 |
| (4) 民間団体等の主体的活動の推進 | 2 2 |
| (5) 地域における交通安全活動への参加・協働の推進 | 2 2 |
| 2 道路交通環境の整備 | 2 2 |
| (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 | 2 3 |
| (2) 高規格道路の更なる活用促進による生活道路との機能分化 | 2 5 |
| (3) 幹線道路における交通安全対策の推進 | 2 5 |
| (4) 交通安全施設等の整備事業の推進 | 2 8 |
| (5) 高齢者等の移動手段の確保・充実 | 2 9 |
| (6) 歩行空間のユニバーサルデザイン化の推進 | 3 0 |
| (7) 無電柱化の推進 | 3 0 |
| (8) 効果的な交通規制の推進 | 3 0 |
| (9) 自転車利用環境の総合的整備 | 3 0 |
| (10) 交通需要マネジメントの推進 | 3 1 |
| (11) 災害に備えた道路交通環境の整備 | 3 1 |
| (12) 総合的な駐車対策の推進 | 3 2 |
| (13) 道路交通情報の充実 | 3 3 |
| (14) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備 | 3 3 |
| 3 安全運転の確保 | 3 4 |
| (1) 運転者教育等の充実 | 3 4 |
| (2) 安全運転管理の推進 | 3 6 |
| 4 道路交通秩序の維持 | 3 7 |
| (1) 交通指導取締りの強化等 | 3 7 |
| (2) 暴走族等対策の推進 | 3 8 |
| 5 車両の安全性の確保 | 3 9 |
| 6 救助・救急活動の充実 | 4 0 |
| (1) 救助・救急体制の整備 | 4 0 |
| (2) 救急医療体制の整備 | 4 2 |
| (3) 救急関係機関の協力関係の確保等 | 4 2 |
| 7 被害者支援の充実と推進 | 4 2 |
| 第2 鉄道交通の安全 | 4 4 |
| 1 鉄道交通環境の整備 | 4 4 |
| 2 大規模な事故等が発生した場合の適切な対応 | 4 4 |
| 3 鉄道車両の安全性の確保 | 4 4 |
| 4 救助・救急活動の充実 | 4 4 |

| | |
|--|----|
| 第3章 踏切道における交通の安全 | 45 |
| 1 踏切道の立体交差化、構造改良及び 歩行者等立体横断施設の整備の促進 | 45 |
| 2 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施 | 45 |
| 3 踏切道の統廃合の促進 | 45 |
| 第4章 目標指標 | 46 |
| 1 道路交通の安全 | 46 |
| 2 鉄道交通の安全 | 46 |
| 3 踏切道の交通の安全 | 46 |
| 第5章 計画の推進 | 47 |
| 1 実施計画の策定 | 47 |
| 2 効果的・効率的な対策の推進 | 47 |
| 3 参加・協働型の交通安全活動の推進 | 47 |
| 用語解説 | 48 |
| 資料 | 50 |

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次にわたり下関市交通安全計画を策定し、関係機関・団体が連携し、交通安全対策を総合的、計画的に推進してきた。

この結果、近年の死者数は、平成4年の42人をピークに減少傾向となり、人身事故発生件数、負傷者数とも減少傾向が続いている。

また、「第10次下関市交通安全計画」においても、数値目標である死者数8人以下と人身事故発生件数1,200件以下を平成30年から3年連続で達成している。

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、子供や高齢者等を悲惨な交通事故から守るため、「子どもと高齢者の歩行中の安全の確保」を重点対策に位置づけ、通学路等における安全対策や高齢者の交通事故防止対策など、きめ細かで総合的な交通安全対策を推進している。

本計画に基づき、国、県、関係団体、市民と緊密に連携し、交通の状況や地域の実態に応じて、交通安全に関する施策を総合的、計画的に推進し、市民全ての願いである“誰もが安全で安心して暮らすことのできる社会の実現”を目指すものである。

2 計画の位置づけ

この計画は、交通安全対策基本法第26条第1項の規定により、山口県交通安全計画に基づき、本市の区域における陸上交通の安全に関する施策の大綱を定めたものである。

3 計画の期間

令和3年度から令和7年度までの5年間とする。

第2章 計画策定の基本的考え方

1 基本目標

人命尊重の理念に基づき、交通事故がもたらす大きな社会的・経済的損失をも勘案し、究極的には交通事故のない社会を目指す。

2 推進上留意すべき事項

(1) 交通社会を構成する三要素の考慮

本計画においては、道路交通、鉄道交通、踏切道における交通ごとに、計画期間内に達成すべき目標を設定するとともに、その実現を図るために講じる施策を明らかにしていくこととする。

具体的には、交通社会を構成する「人間」、車両等の「交通機関」及びそれらが活動する場としての「交通環境」という三つの要素について、相互の関連を考慮しながら、市民の理解と協力により施策を推進する。

ア 人間に係る安全対策

交通機関の安全な運転・運行を確保するため、運転・運行する人間の知識・技能の向上、交通安全意識の徹底、運転・運行の管理の改善を図るとともに、歩行者等の安全な移動を確保するため、歩行者等の交通安全意識の徹底や指導の強化等を図る。

一方で、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仕組みづくりが必要である。

イ 交通機関に係る安全対策

交通機関の安全対策は、人の移動、物の輸送のために利用される手段・設備に対して新技術を活用することにより、その構造、設備、装置等の安全性を高めるとともに、高い安全水準を常に維持させるための措置を講じ、更に必要な検査等を実施し得る体制を充実させる必要がある。

ウ 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る。特に、道路交通においては、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において、歩道の整備を積極的に実施するなど、人優先の交通安全対策の更なる推進を図ることが重要である。

また、機能分担された道路網の整備、交通安全施設等の整備、交通管制システムの充実、効果的な交通規制の推進、交通に関する情報提供の充実、施設の老朽化対策等も推進する。

これらの施策の推進に当たっては、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、地震や津波等に対する防災の観点にも配慮する必要がある。

(2) これからの5年間（計画期間）において特に注視すべき事項

ア 人手不足への対応

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

イ 先進技術導入への対応

今日、道路交通の分野では、衝突被害軽減ブレーキ等の先進安全技術が普及・進展し、事故減少への貢献がみられる。また、陸上の分野で、交通機関の運転・運行はもとより、保守点検等多様な場面における自動化への取組が進められている。

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

このほか、新しいタイプのモビリティの登場についても、安全性の観点からの議論を深める必要がある。

ウ 高まる安全への要請と交通安全

感染症を始め、自然災害の影響、治安など、様々な安全への要請が高まる中にあっても、確実に交通安全を図り、そのために、国、県、市、関係団体などが、一層柔軟に必要な連携をしていくことが重要である。

エ 新型コロナウイルス感染症の影響の注視

新型コロナウイルス感染症の直接・間接の影響は、道路交通や鉄道交通に及び、様々な課題や制約が生じているほか、ライフスタイルや交通行動への影響も認められる。これに伴う、交通事故発生状況や事故防止対策への影響を、本計画の期間を通じて注視するとともに、必要な対策に臨機に着手する必要がある。

(3) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進

これまで、総合的な交通安全対策の実施により、人身交通事故については大幅に減少させることができたところであるが、今後さらに減少させるためには、これまでの対策に加え、事故の発生地域、場所、形態など詳細に分析し、よりきめ細かな対策を実施していく必要がある。

また、本計画期間中にあっても、関係機関で情報共有を図り取組の効果検証を行いながら、交通情勢の変化にも的確に対応した対策を実施する。

(4) 地域ぐるみの交通安全対策の推進

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

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

3 施策の方向

(1) 交通安全思想の普及徹底

交通安全意識と交通マナーの向上を図るため、人間の成長過程に合わせた学習の機会を設け、生涯にわたる学習を効果的に実施することにより、市民一人ひとりが交通安全を自らの課題として認識し、「自らの身は自ら守る」という意識の醸成を図る。

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

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

(2) 通学路等における交通安全対策の推進

通学路や未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路における交通安全を確保するため、関係機関が連携して通学路等の子供が移動する経路の合同点検の実施や対策の改善など、継続して安全確保に取り組むとともに、交通ボランティア等による登下校時の見守り活動を実施する。

また、子供を対象とした参加・体験・実践型の交通安全教育を推進し、悪質ドライバーの排除のため、街頭活動の強化と効果的な交通指導取締りを実施する。

(3) 交通事故から高齢者等を守る対策の推進

高齢者の交通事故防止を交通安全運動の重点の1つとして掲げ、ドライバーに対して、高齢者が被害者となる事故の特徴や高齢者の行動特性について注意喚起を図る。

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

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する。

(4) 救助・救急活動、被害者支援の充実

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

また、交通事故被害者の支援についても充実を図る。

(5) 経営トップ主導による自主的な安全管理体制の充実・強化

公共交通は、市民の日常生活を支える重要な役割を担っており、一たび事故等が発生した場合には、大きな被害が発生するおそれがあることから、公共交通のより一層の安全を確保することが必要である。そのためにも運輸安全マネジメント評価を通じて、運輸事業者による防災意識の向上及び事前対策の強化等を図り、運輸防災マネジメントの取組を強化するとともに、感染症による影響を踏まえた安全対策を講じるよう指導する。

第3章 現状と課題

1 現状

(1) 道路交通事故の現状等

ア 現状

第10次下関市交通安全計画の期間中は、計画の目標「死者数8人以下」を平成30年から3年連続で達成し、平成30年には3人と、統計を取り始めた昭和26年(1951年)以降最少を記録したが、その後増加に転じている。

また、第10次下関市交通安全計画のもう1つの目標「人身事故発生件数1,200件以下」については、平成30年に達成し、その後、さらに減少している。

負傷者数についても、減少傾向にあり、令和2年は736人となった。

| 区 分 | 平成28年 | 平成29年 | 平成30年 | 令和元年 | 令和2年 |
|----------|-------|-------|-------|-------|------|
| 死 者 数 | 7 | 15 | 3 | 5 | 8 |
| うち高齢者 | 4 | 7 | 1 | 4 | 4 |
| 人身事故発生件数 | 1,313 | 1,264 | 1,025 | 800 | 590 |
| 負 傷 者 数 | 1,663 | 1,590 | 1,274 | 1,002 | 736 |
| うち重傷者 | 113 | 115 | 116 | 102 | 87 |

イ 特徴

近年の交通死亡事故の特徴としては、65歳以上の高齢者の死者数が全死者の半数を超えており、このうち半数近くが歩行中の事故で、その大半が横断歩道外を横断中となっている。

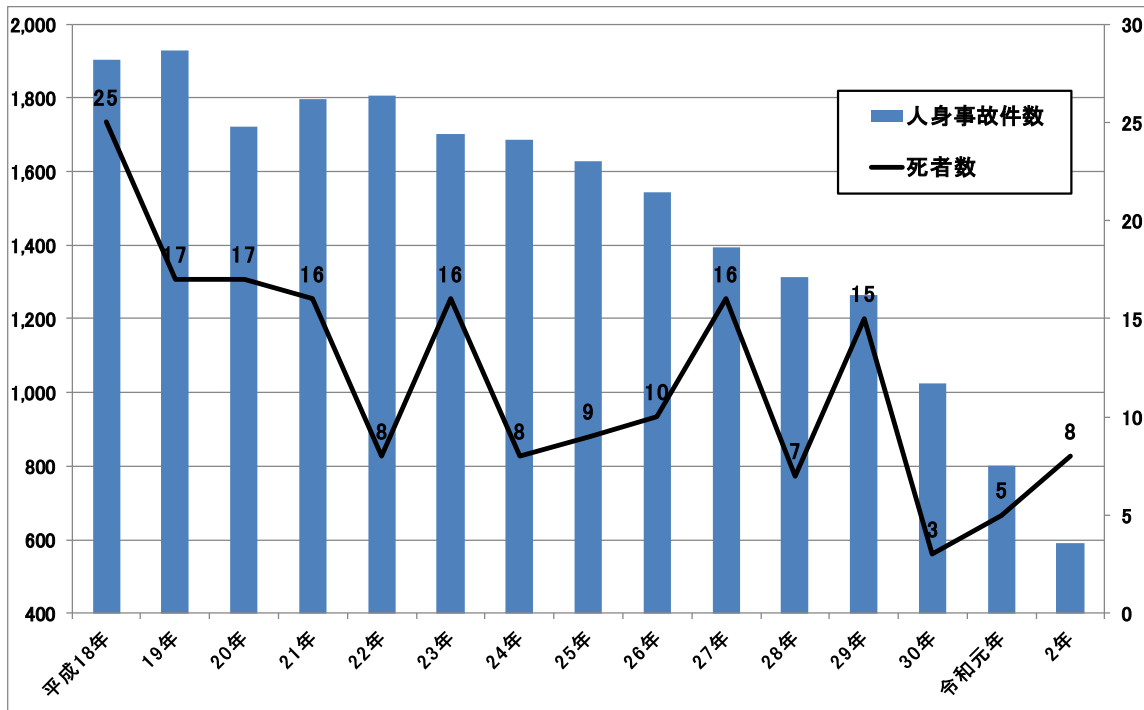
また、道路形状別や事故類型別では、直路や車両単独での事故が多発しているほか、はみ出し事故も多発している。

これらの要因として、人口の高齢化をはじめ、移動手段として自動車利用の比率が高いことや、危険認知速度が高いことが考えられる。

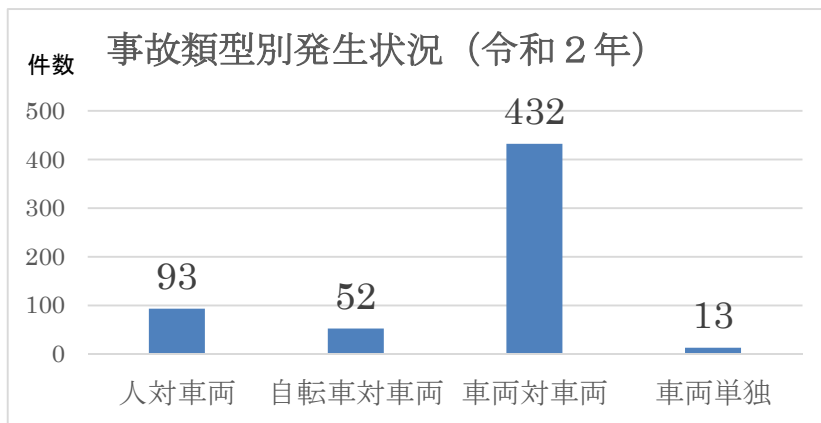
ウ 展望

今後、高齢化が一段と進むことから、高齢者が関係する事故の比率が一層高まることが予想される。中でも高齢の運転免許保有者の増加は、今後の道路交通情勢に大きな影響を与えるものとする。

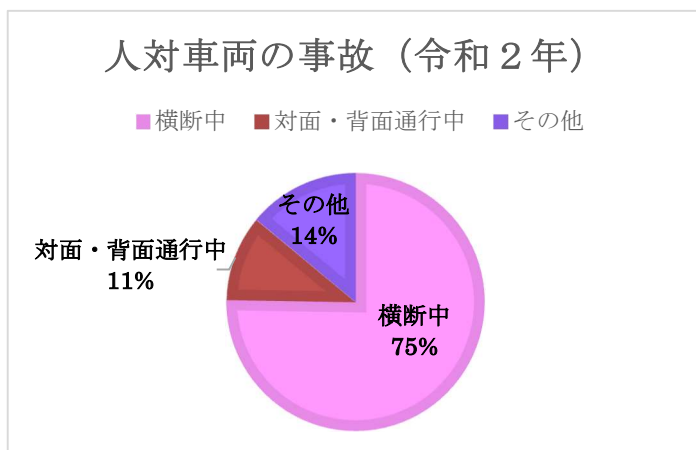
下関市の交通事故の推移



| | 平成18年 | 19年 | 20年 | 21年 | 22年 | 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 | 1,902 | 1,928 | 1,723 | 1,797 | 1,807 | 1,703 | 1,685 | 1,626 | 1,543 | 1,395 | 1,313 | 1,264 | 1,025 | 800 | 590 |
| 死者数 | 25 | 17 | 17 | 16 | 8 | 16 | 8 | 9 | 10 | 16 | 7 | 15 | 3 | 5 | 8 |



この内、人対車両事故をみると、次のグラフのとおり横断中の割合が高くなっている。



各グラフの数字は、山口県警察本部交通統計より引用

(2) 鉄道事故の現状と特徴

ア 現状

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

| 区 分 | 平成 27 年度 | 平成 28 年度 | 平成 29 年度 | 平成 30 年度 | 令和元年度 | 合 計 |
|-------|----------|----------|----------|----------|-------|-----|
| 事故件数 | 7 | 15 | 4 | 8 | 10 | 44 |
| 死 者 数 | 4 | 13 | 4 | 1 | 7 | 29 |
| 負傷者数 | 1 | 4 | 0 | 3 | 0 | 8 |

イ 特徴

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

(3) 踏切事故の現状と特徴

ア 現状

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

| 区 分 | 平成 27 年度 | 平成 28 年度 | 平成 29 年度 | 平成 30 年度 | 令和元年度 | 合 計 |
|-------|----------|----------|----------|----------|-------|-----|
| 事故件数 | 4 | 8 | 0 | 5 | 2 | 19 |
| 死 者 数 | 2 | 6 | 0 | 0 | 0 | 8 |
| 負傷者数 | 0 | 4 | 0 | 1 | 0 | 5 |

イ 特徴

県内で平成 27 年度から令和元年度までの 5 年間に発生した踏切事故 19 件を見ると、直前横断が 8 件（42%）と最も多く、続いて停滞が 5 件（26%）、側面衝突及び限界支障がそれぞれ 2 件（11%）となっている。

死傷者数（13 人）を年齢別で見ると、65 歳以上は 4 人（31%）となっている。なお、第 9 次計画の期間中の高齢者が関係する割合は 60%であった。

2 課題

(1) 道路交通安全対策

ア 高齢者と子供の安全確保

本市では、全国に比べ早いペースで高齢化が進んでおり、令和2年には、高齢者人口がピークを迎え、3人に1人以上が65歳以上という全国でもトップクラスの超高齢社会を迎えている。

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る。

具体的には、本市では、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、移動手段による相違、すなわち、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。

特に、高齢者が主として歩行及び自転車等を交通手段として利用する場合の対策については、歩道の整備や生活道路の対策、高齢者の特性を踏まえた交通安全教育や見守り活動などのほか、多様な乗り物の安全な利用を図るための対策、地域の状況に適った自動運転サービス等の活用なども重要となると考えられる。また、年齢等にかかわらず多様な人々が利用しやすいよう生活環境を設計するとの考え方に基づき、バリアフリー化された道路交通環境を形成する。

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

一方、少子化が進展している中、安心して子供を産み、育てることができる社会を実現するためには、子供を交通事故から守る交通安全対策も重点的に取り組む必要がある。

具体的には、未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路や通学路等の子供が移動する経路において、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取締りの推進などに取り組む。

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

イ 生活道路における安全確保

車道幅員 5.5メートル未満の道路における交通死亡事故件数の全死亡事故件数に占める割合は増加傾向にあり、歩行者・自転車利用者の死者数の割合も高い水準で推移している。

生活道路においては、高齢者、障害者、子供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を確保し、交通事故を減少させていくことが求められる。

歩行中の死者数は、状態別の中では自動車乗車中に次いで多く、横断歩道において自動車が一時停止しない等、歩行者優先の徹底は未だなされていない。歩行者の安全を確保することは必要不可欠であり、特に、高齢者や子供にとって身近な道路の安全性を高めることが、より一層求められている。

このような情勢等を踏まえ、人優先の考え方のもと、未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路、通学路、生活道路等において、歩道の整備等による歩行空間の確保を積極的に進めるなど、歩行者の安全確保を図る対策を推進していく必要がある。

また、歩行者に対しては、横断歩道を渡ること、信号機のあるところでは、その信号に従うことといった交通ルールの周知を図るとともに、横断中も安全を確認すること等、歩行者が自らの安全を守るための行動を促すための交通安全教育等を推進する必要がある。

一方、自転車については、事故によって被害者、加害者のどちらにもなることが考えられるため、事故を起こさせない、被害を受けない対策をそれぞれ講じる必要がある。

このため、地域における道路交通事情等を十分に踏まえ、各地域に応じた生活道路を対象として、今後は生活道路において自動車の速度抑制を図るための道路交通環境の整備、交通指導取締りの強化、安全な走行方法の普及等の対策を講じるとともに、幹線道路を通行すべき自動車の生活道路への流入を防止するための対策等を推進していく必要がある。

その他、地域住民の主体的な参加と取組が不可欠であり、対策の検討や関係者間での合意形成において中心的な役割を果たす人材の育成も重要な課題となる。

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

(2) 鉄道交通安全対策

鉄道の運転事故は長期的には減少傾向にあり、これまでの交通安全計画に基づく施策には一定の効果が認められる。しかしながら、一たび列車の衝突や脱線等が発生すれば、多数の死傷者を生じるおそれがあることから、重大な列車事故の未然防止を図る必要がある。

また、人身障害事故と踏切障害事故を合わせると運転事故全体の約9割を占めており、このうち、利用者等の関係する事故が多いことから、対策を講じる必要がある。

(3) 踏切道における交通安全対策

踏切道における交通安全対策について、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ることを考えると、これまでの交通安全計画に基づき推進してきた施策には一定の効果が認められる。

しかし、踏切事故は、一たび発生すると多数の死傷者が生ずるなど重大な結果をもたらすものである。このため、立体交差化、構造の改良、歩行者等立体横断施設の整備、踏切保安設備の整備、交通規制、統廃合等の対策を実施すべき踏切道がなお残されている現状にあること、これらの対策が、同時に渋滞の軽減による交通の円滑化や環境保全にも寄与することを考慮し、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とする。

また、各踏切道の遮断時間や交通量等の諸元やこれまでの対策実施状況、対策の効果等を踏まえて、道路管理者と鉄道事業者が協力し「踏切安全通行カルテ」を作成・公表することにより、透明性を保ちながら各踏切道の状況を踏まえた対策を重点的に推進していくことも重要である。

第1 道路交通安全の安全

安全で安心して暮らすことのできる社会の実現は、市民全ての願いである。その中でも交通事故は、市民にとって「最も身近な危険」であることを認識し、交通社会に参加する市民全てが、人命尊重の考え方に立って、相互理解と思いやりをもって行動する共生の交通社会の形成を図ることが必要である。

また、究極的には交通事故のない社会を目指すべきであり、今後は、死者数の一層の減少に取り組むことはもちろんのこと、事故そのものの減少についても引き続き積極的に取り組む必要がある。

そのためには、交通社会に参加する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を充実していくことが必要である。

特に、交通安全に関しては、それぞれの地域の実情を踏まえた上で、その地域に最も効果的な施策の組合せを、地域が主体となって行うべきであり、生活道路における交通安全対策については、総合的なまちづくりの中で実現していくことが有効であるが、このようなまちづくりの視点に立った交通安全対策の推進に当たっては、市民に一番身近な市や警察署の役割が極めて大きい。

その上で、行政、学校、家庭、職場、団体、企業等それぞれが責任を持ちつつ役割分担しながらその連携を強化し、また、市民が交通安全に関する各種活動に対してその計画、実行及び評価の各場面において様々な形で積極的に参加し、協働していくことが有効である。

なかでも、交通事故被害者やその家族は、交通事故により家族を失い、傷害を負わされる等交通事故の悲惨さを我が身をもって経験し、理解していることから、交通事故被害者等の参加や協働は重要である。

さらに、防犯や防災と併せて、地域全体の安全として考え、地域における取組を推進する。

1 交通安全思想の普及徹底

交通安全教育は、自他の生命尊重という理念のもとに、交通社会の一員としての責任を自覚、交通安全意識と交通マナーの向上に努め、相手の立場を尊重し、他の人々や地域の安全にも貢献できる良き社会人を育成する上で、重要な意義を有している。

交通安全意識を向上させ交通マナーを身に付けるためには、人間の成長過程に合わ

せ、生涯にわたる学習を促進して市民一人ひとりが交通安全の確保を自らの課題として捉えるよう意識の改革を促すことが重要である。また、人優先の交通安全思想のもと、高齢者、障害者等の交通弱者に関する知識や思いやりの心を育むとともに、交通事故被害者等の痛みを思いやり、交通事故を起こさない意識を育てることが重要である。

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、心身の成長過程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する。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に従い、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る。

学校においては、学習指導要領等に基づく関連教科・領域や道徳、総合的な学習の時間、特別活動及び自立活動など、教育活動全体を通じて計画的かつ組織的な指導に努めるとともに、学校保健安全法に基づき学校安全計画を策定し、児童生徒等に対する通学を含めた学校生活その他の日常生活における安全に関する指導を実施する。障害のある児童生徒等に対しては、その障害の特性を踏まえ、交通安全に関する指導に配慮する。

交通安全教育・普及啓発活動を行うに当たっては、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に取り入れ、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する。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る。

交通安全教育・普及啓発活動については、国、地方公共団体、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す。特に交通安全教育・普及啓発活動に当たる地方公共団体職員や教員等の指導力の向上を図るとともに、地域における民間の指導者を育成することなどにより、地域の実情に即した自主的な活動を促進する。また、地域ぐるみの交通安全教育・普及啓発活動を効果的に推進するため、高齢者、子供、親の3世代が交通安全をテーマに交流する世代間交流の促進に努める。

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

（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、心身の成長過程に応じ、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する。

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捉えて交通安全教育を計画的かつ継続的に行う。これらの教育活動を効果的に実施するため、紙芝居や視聴覚教材等を利用したり親子で実習したりするなど、分かりやすい指導に努めるとともに、指導資料の作成、教員等の指導力の向上及び教材・教具の整備を推進する。

関係機関・団体は、幼児の心身の成長を踏まえた幅広い教材・教具・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の支援を行うとともに、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保護者に対する交通安全講習会等の実施に努める。

イ 小学生に対する交通安全教育の推進

小学生に対する交通安全教育は、心身の成長過程や地域の実情に応じて、歩行者及び自転車の利用者として必要な技能と知識を習得させるとともに、道路及び交通の状況に応じて、安全に道路を通行するために、道路交通における危険を予測し、これを回避して安全に通行する意識及び能力を高めることを目標とする。

小学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、体育、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する。

このため、自転車の安全な利用等も含め、安全な通学のための教育教材等を作成・配布するとともに、交通安全教室を一層推進するほか、教員等を対象とした心肺蘇生法の実技講習会等を実施する。

また、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、自転車利用時におけるヘルメット着用の徹底を目指す。関係機関・団体は、小学校において行われる交通安全教育の支援を行うとともに、小学生に対する補完的な交通安全教育の推進を図る。

さらに、交通ボランティアはもとより、こども見守り隊や防犯ボランティア等の協力を得て、通学路における小学生に対する安全な行動の指導、児童の保護者を対象とした交通安全講習会等の開催を促進する。

ウ 中学生に対する交通安全教育の推進

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

中学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、保健体育、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する。

このため、自転車の安全な利用等も含め、安全な通学のための教育教材等を作成・配布するとともに、交通安全教室を一層推進するほか、教員等を対象とした心肺蘇生法の実技講習会等を実施する。

関係機関・団体は、中学校において行われる交通安全教育が円滑に実施できるよう指導者の派遣、情報の提供等の支援を行うとともに、中学生に対する補完的な交通安全教育の推進を図る。

また、交通ボランティアはもとより、こども見守り隊や防犯ボランティア等の協力を得て、通学路における中学生に対する安全な行動の指導、保護者を対象とした交通安全講習会等の開催を促進する。

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する。

高等学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、保健体育、総合的な探究の時間、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う。特に、二輪車・自動車の安全に関する指導については、生徒の実態や地域の実情に応じて、安全運転を推進する機関・団体やPTA等と連携しながら、安全運転に関する意識の向上と実践力の向上を図るとともに、実技指導等を含む実践的な交通安全教育の充実を図る。

このため、自転車の安全な利用等も含め、安全な通学のための教育教材等を作成・配布するとともに、交通安全教室を一層推進するほか、教員等を対象とした心肺蘇生法の実技講習会等を実施する。

関係機関・団体は、高等学校において行われる交通安全教育が円滑に実施できるよう指導者の派遣、情報の提供等の支援を行うとともに、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る。また、小中学校等との交流を図るなどして高校生の果たしうる役割を考えさせるとともに、交通安全活動への積極的な参加を促す。

オ 成人に対する交通安全教育の推進

成人に対する交通安全教育は、自動車等の安全運転の確保の観点から、免許取得時や免許取得後の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る。

地域社会における交通安全指導の充実を図るため、交通安全協会、安全運転管理者協議会、交通安全母の会、交通指導員会、地域交通安全活動推進委員協議会等の民間交通安全団体の活動に対して積極的な協力を行い、それらの活動を通じて正しい交通ルールとマナーの実践を習慣付けるとともに、地域社会の交通安全意識の高揚を図る。特に、飲酒運転等の無謀運転、迷惑駐車等については、その対策を強力に推進するよう指導に努める。

また、事業所においては、安全運転管理者、運行管理者等を法定講習、指導者向けの研修会等へ積極的に参加させ、自主的な安全運転管理の活発化に努める。

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

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

カ 高齢者に対する交通安全教育の推進

高齢者に対する交通安全教育は、運転免許取得経験の有無により、交通行動や危険認識、交通ルール等の知識に差があることに留意しながら、加齢に伴う身体機能の変化が歩行者又は運転者としての交通行動に及ぼす影響や、運転者から見た歩行者や自転車の危険行動について理解の促進を図るとともに、安全に道路を通行するために必要な技能や交通ルール等の習得を目標とする

また、地域における高齢者の安全運転指導を推進するため、高齢者の交通安全指導を行うシルバー交通指導員等を対象に、参加・体験・実践型の交通安全教育を実施する。

さらに、関係団体等と連携して、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、家庭訪問による家族も含めた個別指導などあらゆる機会を活用し交通安全指導の充実を図り、併せて反射材用品の活用等、交通安全用品の普及を図る。

また、地域及び家庭において適切な助言等が行われるよう、高齢者、子供、親の3世代が交通安全をテーマに交流する世代間交流を促進する。

キ 障害者に対する交通安全教育の推進

障害者に対しては、交通安全のために必要な技能及び知識の習得のため、地域における福祉活動の場の活用のほか、障害の内容に応じたきめ細かな交通安全教育を実施する。

ク 外国人に対する交通安全教育の推進

外国人に対しては、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するなど、効果的な交通安全教育に努める。

また、外国人を雇用する事業所や大学等の交通安全意識を高め、外国人の講習会等への参加を促進する。

さらに、訪日外国人の増加も見込まれることから、関係機関・団体と連携し、多言語によるガイドブックやウェブサイト等各種広報媒体を活用するなど交通ルールの周知活動等を推進する。

(2) 効果的な交通安全教育の推進

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

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する。

さらに、交通安全教育の効果を確認し、必要に応じて教育の方法、利用する教材の見直しを行うなど、常に効果的な交通安全教育ができるよう努める。

このほか、従前の取組に加え、動画を活用した学習機会の提供、ウェブサイトやSNS等の各種媒体の積極的活用など、対面によらない交通安全教育や広報啓発活動についても効果的に推進する。

(3) 普及啓発活動の推進

ア 交通安全運動の推進

交通安全下関市対策協議会等の構成機関・団体が相互に連携し、市民総参加の市民運動として交通安全運動を推進し、市民一人ひとりに広く交通安全思想の普及や、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を図る。

交通安全運動の実施に当たっては、市民総参加の運動となるよう、事前に運動の趣旨、実施期間、運動重点及び実施計画等を広く住民に周知し、関係機関・団体が連携して運動を実施するとともに、地域において自主的な活動が継続されるよう、地域の実情や住民のニーズ等を踏まえ実施し、地域に密着した運動となるよう、民間団体や交通ボランティアの参加促進を図る。

さらに、運動終了後に運動の効果を検証・評価することにより、より一層効果的な運動となるよう努める。

イ 横断歩行者の安全確保

信号機のない横断歩道における歩行者優先ルールの徹底が十分ではないことから、運転者に対して横断歩道手前での減速義務や横断歩道における歩行者優先義務を再認識させるため、交通安全教育や交通指導取締り等を推進する。

また、歩行者に対しては、横断歩道を渡ること、信号機のあるところでは、その信号に従うといった交通ルールの周知を図る。

さらに、手を挙げるなどして運転者に横断の意思を明確に伝え、安全を確認してから横断を始め、横断中も周りに気をつけること等、歩行者が自らの安全を守るための交通行動を促すための交通安全教育等を推進する。

ウ 自転車の安全利用の推進

自転車を利用する場合は、車両としてのルールの遵守と交通マナーの実践について理解促進を図る。

自転車の安全利用を促進するため、「自転車安全利用五則」（平成19年7月10日中央交通安全対策会議交通対策本部決定）の活用など、歩行者や他の車両への配慮等について普及啓発を図る。

特に、歩道通行時のルールのほか、スマートフォン等の操作や画像を注視しながらの乗車が違反であることについて周知・徹底を図る。

また、歩行者等と衝突して加害者となる場合もあり、車両としての自覚・責任が求められることから、意識啓発を図るとともに、関係事業者と連携して、損害賠償責任保険等への加入を推奨する。

一方、自転車運転者講習制度を適切に運用し、危険行為を繰り返す自転車運転者に対する教育を推進する。

さらに、薄暮の時間帯から夜間にかけて自転車の重大事故が多発する傾向にあることから、自転車のライトの点灯を徹底し、自転車の側面等への反射材用品の取付けを推進する。

次に、自転車に同乗する幼児の安全を図るため、安全性に優れた幼児二人同乗用自転車の普及を促進するとともに、シートベルトを備えている幼児用座席に幼児を乗せる場合には、シートベルトを着用させるよう広報啓発を実施する。

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

エ 後部座席を含めた全ての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底

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

特に、後部座席の着用率が低いことから、関係機関・団体等と連携して、シートベルトの着用徹底の啓発を図る。

シートベルトの着用は、事故発生時の車外放出等の重大な被害も防止する効果があり、高速道路だけでなく、一般道においても後部座席を含めた全ての座席でのシートベルトの着用徹底の啓発を図る。

オ チャイルドシートの正しい使用の徹底

チャイルドシートの使用効果や正しい使用方法について、幼稚園・保育所、医療機関等と連携し、母子健康手帳や着用推進シンボルマーク等の活用により、保護者、特に年齢の高い保護者に対する啓発・指導を実施し、正しい使用の徹底を図る。その一方で、6歳以上であっても体格等の状況により、シートベルトを適切に着用できない子供には、チャイルドシート又はジュニアシートを使用するよう、啓発を図る。

カ 反射材用品等の普及促進

夕暮れ時から夜間における視認性を高め、歩行者や自転車利用者の事故防止に効果がある反射材用品や自発光式ライト等の装着等について、高齢者を中心に普及促進を図り、反射材用品等の効果、使用方法等の理解促進に向け、参加・体験・実践型の交通安全教育を実施する。

キ 飲酒運転根絶に向けた交通安全教育及び広報啓発活動等の推進

飲酒運転の危険性や飲酒運転による交通事故の実態を周知する交通安全教育や啓発を推進するとともに、交通ボランティアや安全運転管理者、酒類製造・販売業者、酒類提供飲食店、駐車場関係者等と連携して、自動車で飲食店に来て飲酒する場合、仲間同士や飲食店の協力を得て飲まない人を決め、その人は酒を飲まず、仲間を自宅まで送り、飲酒運転事故を防止する「ハンドルキーパー運動」の

普及啓発を図るなど、地域、職域等における飲酒運転根絶の取組を促進し、「飲酒をしない、させない」という規範意識の確立を図る。

ク 効果的な広報の実施

交通の安全に関する広報については、テレビ、ラジオ、新聞、携帯端末、インターネット等を活用し、交通事故等の実態を反映し、日常生活に密着したものや交通事故被害者等の声を反映したものなど、訴求効果の高い広報を次の方針により行う。

(ア) 広範囲かつ集中的な広報の推進

高齢者の交通事故防止、子供の交通事故防止など、訴求内容・対象等に応じた広報媒体を活用し、可能な限り広範囲で集中的な広報を実施する。

(イ) 家庭への広報活動の推進

交通安全に果たす家庭の役割は極めて大きいことから、家庭を対象とした広報を積極的に実施する。

(ウ) 交通安全情報の提供の推進

関係機関・団体は、民間団体による交通安全に関する広報活動を支援するため、積極的な情報提供を行うとともに、報道機関の協力を得て迅速・広範な市民への情報提供を行う。

ケ その他の普及啓発活動の推進

(ア) 高齢運転者標識の普及啓発

高齢運転者標識（高齢者マーク）の普及啓発を図るとともに、高齢運転者標識を取り付けた自動車への「思いやり」の意識を高める。

また、加齢に伴う身体機能の変化が交通行動に及ぼす影響等について科学的な知見に基づいた広報を積極的に行うとともに、他の年齢層への高齢者の行動特性について理解促進を図る。

(イ) 悪質性、危険性の高い交通違反防止の広報

重大事故の主原因となっている悪質で危険性の高い最高速度違反、妨害運転、飲酒運転等の事故実態・危険性等について周知し、これらの違反の防止を図る。

(ウ) 二輪運転者のヘルメットの正しい着用とプロテクター着用の推進

二輪運転者の被害軽減を図るため、頭部・胸部等保護の重要性の理解促進を

図るとともに、ヘルメットの正しい着用とプロテクターの着用について、関係機関・団体と連携して啓発する。

(エ) 交通事故発生実態の情報提供

市民に対して交通事故の発生状況を提供し、交通事故防止の意識醸成を図るため、インターネット等により事故データや事故多発地点に関する情報等を提供する。

(オ) 「ライトきりかえ運動」の推進

夜間、歩行者や自転車の発見を早くし、事故防止を図るため、照射範囲の広いハイビームへのこまめな切り替えを行う「ライトきりかえ運動」を推進する。

また、他車を幻惑させたり、交通を妨げたりする場合以外は、ハイビームが基本であることを周知徹底する。

(カ) 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ヘッドライトの早め点灯を促す。

(キ) 「スピードダウン県民運動」の推進

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

(ク) 「おもてなし交通安全県民運動」の推進

県民の交通安全意識と交通マナーの向上を図るため、交通の状況や相手の立場を考えた「思いやり」と「譲り合い」の「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する。

(ケ) はみ出し事故防止対策の推進

はみ出しによる交通事故は、重大事故につながる可能性が高く、関係機関・団体が連携して、「コースアウト4（し）ない運動」をはじめ、はみ出し事故防止の啓発を推進する。

(コ) 高齢者交通事故防止対策の推進

人口の高齢化に伴い、高齢者の関与する交通死亡事故が増加するおそれがあることから、「高齢者の交通事故防止県民運動」を推進するとともに、運転卒

業証制度や交通安全定期診断等の高齢運転者対策や、交通安全教室、高齢者世帯訪問等の高齢歩行者対策を推進する。

(サ) 「思いやり・ゆずりあい 安全運転 下関」の徹底

下関市の交通安全のスローガン「思いやり・ゆずりあい 安全運転 下関」を活用した啓発活動によって、引き続き市民の交通安全意識の維持・向上を図り交通死亡事故の抑止を図る。

(4) 民間団体等の主体的活動の推進

ア 民間団体への支援の充実

民間団体による交通安全活動を促進するため、交通安全指導者の養成や団体による行事への支援、情報提供及び啓発用品の活用を行う。

また、地域団体、自動車利用者団体等に対し、それぞれの実情に応じて交通安全活動が実施されるよう、交通安全下関市対策協議会や交通安全運動等の機会を活用して働き掛けを行う。

イ 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・養成を推進し、交通指導員等が組織する下関ブロック交通指導員等連絡協議会の運営を支援する。

また、民間団体・交通ボランティア等に対する交通安全の教育内容の向上を図り、指導者の育成に努める。

(5) 地域における交通安全活動への参加・協働の推進

交通安全は、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ある。

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

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

2 道路交通環境の整備

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

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

そのほか、道路交通の円滑化を図ることによる交通安全の推進に資するため、道路利用の仕方に工夫を求め、輸送効率の向上や交通量の時間的・空間的平準化を図る交通需要マネジメント施策を総合的に推進する。

(1) 生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備

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

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

特に、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する。

ア 生活道路における交通安全対策の推進

交通事故の多いエリアにおいては、公安委員会、道路管理者等が連携し、通過交通の排除や車両速度の抑制等のゾーン対策に取り組み、子供や高齢者等が安心して通行できる道路空間の確保を図る。

生活道路については、歩行者・自転車利用者の安全な通行を確保するため、最高速度 30 キロメートル毎時の区域規制等を前提とした「ゾーン 30」を整備するなどの低速度規制を実施するとともに、必要により通行禁止等の交通規制を実施するほか、高輝度標識等の見やすく分かりやすい道路標識・道路標示の整備や信号灯器の LED 化、路側帯の設置・拡幅、ゾーン規制の活用等の安全対策や、外周幹線道路を中心として、信号機の改良、光ビーコン（光学式車両感知器）・交通情報板等によるリアルタイムの交通情報提供等の交通円滑化対策を実施する。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。以下「バリアフリー法」という。）にいう生活関連経路を構成する道路を中心として、音響により信号表示の状況を知らせる音響式信号機、信号表示面に青時間までの待ち時間及び青時間の残り時間を表示する経過時間表示機能付き歩行者用灯器、歩行者等と自動車が通行する時間を分離して交通事故を防止する歩車分離式信号等の整備を推進する。

また、生活道路における交通事故実態の分析結果等を踏まえ、街頭指導活動を強化するとともに、横断歩行者妨害や通行禁止違反等の悪質性、危険性の高い違反、市民から取締り要望の多い迷惑性の高い違反に重点を置き、道路幅員が狭くガードレール等もない生活道路において可搬式速度違反自動取締装置を活用するなど、歩行者保護の観点に立った指導取締りを推進する。

道路管理者においては、歩行者が安心して移動できる歩道を整備するとともに、公安委員会により実施される交通規制及び交通管制との連携を強化し、ハンプやクランク等車両速度を抑制する道路構造等により、歩行者や自転車の通行を優先するゾーンを形成するゾーン対策、外周幹線道路の交通を円滑化するための交差点改良やエリア進入部におけるハンプや狭さくの設置等によるエリア内への通過車両の抑制対策を実施する。

また、道路標識の高輝度化・自発光化、標示板の共架、設置場所の統合・改善、道路標示の高輝度化等（以下「道路標識の高輝度化等」という。）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する。

さらに、交通事故の多いエリアでは、公安委員会、道路管理者等が連携して効果的・効率的に対策を実施する。

イ 通学路等における交通安全の確保

通学路における交通安全を確保するため、「下関市通学路安全対策プログラム」に基づく通学路危険個所の調査、合同点検の実施、安全対策の実施、対策効果の検証、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、学校、教育委員会、保育所等の対象施設、その所管機関、警察、道路管理者等の関係機関が連携し、ハード・ソフトの両面から必要な対策を推進する。

保育所や幼稚園、小学校、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、通学路等の歩道整備等を積極的に推進するとともに、ハンプ・狭さく等の設置、路肩のカラー舗装、防護柵等の設置、自転車道・自転車専用通行帯・自転車の通行位置を示した道路、カーブミラーの設置等の整備を推進する。

ウ 高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備

高齢者や障害者等をはじめ、全ての人が安全に安心して移動できる環境を整備するため、平坦性が確保された幅の広い歩道等の整備を積極的に推進する。歩車道に自転車が放置され、交通安全上、他の通行の危険となっている箇所には自転車駐車を整備し、安全な歩行環境の形成に努める。

また、歩道の段差・傾斜・勾配の改善、音響式信号機や歩車分離式信号等のバリアフリー対応型信号機、エスコートゾーン（視覚障害者誘導用道路横断帯）、昇降

装置付立体横断施設、歩行者用休憩施設、自転車駐車場、障害者用の駐車ます等を有する自動車駐車場等の整備を推進するとともに、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、建築物との直結化が図られた立体横断施設等の整備を推進する。

特に、バリアフリー法に基づく重点整備地区に定められた駅の周辺地区等においては、公共交通機関等のバリアフリー化と連携し幅の広い歩道、道路横断時の安全を確保する機能を付加したバリアフリー対応型信号機等の整備を推進し、ネットワーク化を図る。

一方で、高齢運転者が安全に運転できるよう、信号灯器のLED化、道路標識の高輝度化等を推進する。

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

(2) 高規格道路の更なる活用促進による生活道路との機能分化

高規格道路（高規格幹線道路、地域高規格道路等の規格の高い道路。）から生活道路に至る道路ネットワークを体系的に整備し、道路の適切な機能分化を推進する。

特に、一般道路に比べて安全性が高い高規格道路の利用を促進するとともに、生活道路においては、車両速度の抑制や通過交通の排除により、人優先の道路交通環境を形成する。

(3) 幹線道路における交通安全対策の推進

幹線道路における交通安全については、事故危険箇所を含め死傷事故率の高い区間や、地域の交通安全の実績を踏まえた区間を優先的に選定し、対策立案段階では、これまでに蓄積してきた対策効果データにより対策の有効性を確認した上で次の対策に反映する「成果を上げるマネジメント」を推進するとともに、潜在的危険箇所の対策などきめ細かく効率的な事故対策を推進する。

また、高規格道路から生活道路に至るネットワークによって適切に機能が分担されるよう道路の体系的整備を推進するとともに、他の交通機関との連携強化を図る道路整備を推進する。

さらに、一般道路に比べて安全性が高い高規格道路の利用促進を図る。

ア 事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）の推進

交通安全に資する道路整備事業の実施に当たって、効果を科学的に検証しつつ、マネジメントサイクルを適用することにより、効率的・効果的な実施に努め、少

ない予算で最大の効果を獲得できるよう、次の手順により「事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）」を推進する。

(ア) 全国の国道における死傷事故は特定の区間に集中していることを踏まえ、死傷事故率の高い区間や地域の交通安全の実情を反映した区間等、事故の危険性が高い特定の区間を第三者の意見を参考にしながら選定する。

(イ) 地域住民に対し、事故危険区間であることの注意喚起を行うとともに、事故要因に即した効果の高い対策を立案・実施する。

(ウ) 対策完了後は、対策の効果を分析・評価し、必要に応じて追加対策を行うなど、評価結果を次の新たな対策の検討に活用する。

イ 事故危険箇所対策の推進

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する。

ウ 幹線道路における交通規制

一般道路については、交通の安全と円滑化を図るため、道路の構造、交通安全施設の整備状況、道路交通実態等を勘案しつつ、速度規制及び追越しのための右側部分はみ出し通行禁止規制等について見直しを行い、その適正化を図る。

また、新規供用の高規格道路については、道路構造、交通安全施設の整備状況等を勘案し、安全で円滑な交通を確保するため、適正な交通規制を実施するとともに、既供用の高速自動車国道等については、交通流の変動、道路構造の改良状況、交通安全施設の整備状況、交通事故の発生状況等を総合的に勘案して、交通実態に即した交通規制となるよう見直しを推進する。特に、交通事故多発区間においては、必要な安全対策を推進するとともに、交通事故、天候不良等の交通障害が発生した場合は、臨時の交通規制を迅速かつ的確に実施し、二次事故の防止を図る。

エ 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る。

オ 適切に機能分担された道路網の整備

(ア) 高規格道路から生活道路に至る道路ネットワークを体系的に整備するとともに、歩道や自転車道等の整備を積極的に推進し、歩行者、自転車、自動車等の異種交通の分離を図る。

(イ) 一般道路に比較して安全性が高い高規格道路等の整備により、それらを利用しやすい環境を整備し、より多くの交通量を分担させることによって道路ネットワーク全体の安全性を向上させる。

(ウ) 通過交通の排除と交通の効果的な分散により、円滑で安全な道路交通環境を確保するため、バイパス等の整備を推進する。

(エ) 幹線道路で囲まれた居住地域内や歩行者等の通行の多い商業地域内等においては、通過交通をできる限り幹線道路に転換させるなど道路機能の分化により、生活環境を向上させるため、補助的な幹線道路、区画道路、歩行者専用道路等の系統的な整備を行うとともに、公安委員会により実施される交通規制及び交通管制との連携を強化し、ランプ・狭さく等による車両速度及び通過交通の抑制等の整備を総合的に実施する。

(オ) 市民のニーズに応じた効率的な輸送体系を確立し、道路混雑の解消等円滑な交通流が確保された良好な交通環境を形成するため、道路交通、鉄道、海運等複数の交通機関の連携を図るマルチモーダル施策を推進し、鉄道駅等の交通結節点、港湾の交通拠点へ向けた道路の整備等を実施する。

カ 高規格道路等における事故防止対策の推進

高規格道路等においては、緊急に対処すべき交通安全対策を総合的に実施する観点から、交通安全施設等の整備を計画的に進めるとともに、適切な道路の維持管理、道路交通情報の提供等を積極的に推進し、安全水準の維持、向上を図る。

キ 道路の改築等による交通事故対策の推進

交通事故の多発等を防止し、安全かつ円滑・快適な交通を確保するため、次の方針により道路の改築等による交通事故対策を推進する。

(ア) 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、幹線道路の整備と併せた生活道路におけるランプ

や狭さくの設定等によるエリア内への通過車両の抑制対策、自転車の通行を歩行者や車両と分離するための自転車道や自転車専用通行帯、自転車の通行位置を示した道路の整備等の道路交通の安全に寄与する道路の改築事業を推進する。

- (イ) 交差点及びその付近における交通事故の防止と交通渋滞の解消を図るため、交差点のコンパクト化や右左折車線の設置・延伸、立体交差化等を推進する。
- (ウ) 道路の機能と沿道の土地利用を含めた道路の利用実態との調和を図ることが交通の安全の確保に資することから、交通流の実態を踏まえつつ、沿道からのアクセスを考慮した副道等の整備、植樹帯の設置、路上駐停車対策等の推進を図る。
- (エ) 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する。
- (オ) 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る。
- (カ) 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する。

ク 交通安全施設等の高度化

- (ア) 交通実態等に応じて、複数の信号機を面的・線的に連動させる集中制御化・プログラム多段系統化等の信号制御の改良を推進するとともに、疑似点灯防止による視認性の向上に資する信号灯器のLED化を推進する。
- (イ) 道路の構造、交通実態等に応じた交通の安全を確保するために、道路標識の高輝度化、高機能舗装、高視認性区画線の整備等を推進するほか、交通事故発生地点を容易に把握し、速やかな事故処理及び的確な事故調査が行えるよう交差点名標識等を整備する。

(4) 交通安全施設等の整備事業の推進

社会資本整備重点計画法（平成 15 年法律第 20 号）に基づき定められる社会資本整備重点計画に即して、公安委員会及び道路管理者が連携し、事故実態の調査・分析を行いつつ、次の方針により重点的、効果的かつ効率的に交通安全施設等整備事業を推進することにより、道路交通環境を改善し、交通事故の防止と交通の円滑化を図る。

ア 交通安全施設等の戦略的維持管理

整備後長期間が経過した交通安全施設等の老朽化対策が課題となっていることから、交通安全施設等の戦略的維持管理を推進する。

イ 歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進

生活道路において人優先の考えのもと、「ゾーン 30」等の車両速度の抑制、通過交通の抑制・排除等の面的かつ総合的な交通事故対策を推進するとともに、少子高齢社会の進展を踏まえ、歩行空間のバリアフリー化及び通学路における安全で安心な歩行空間の確保を図る。

また、自転車利用環境の整備、無電柱化の推進、安全上課題のある踏切の対策等による歩行者・自転車の安全な通行空間の確保を図る。

ウ 幹線道路対策の推進

幹線道路では交通事故が特定の区間に集中して発生していることから、事故危険箇所等の事故の発生割合の大きい区間において重点的な交通事故対策を実施する。

エ 交通円滑化対策の推進

交通安全に資するため、信号機の改良、交差点の立体化、踏切除却等を推進するほか、駐車対策を実施することにより、交通容量の拡大を図り、交通の円滑化を推進するとともに、自動車からの二酸化炭素排出の抑止を推進する。

オ ITS（高度道路交通システム）の推進による安全で快適な道路交通環境の実現

交通情報の収集・分析・提供や交通状況に即応した信号制御、その他道路における交通の規制を広域的かつ総合的に行うため、交通管制エリアの拡大を始め、交通管制システムの充実・改良を図る。

（5）高齢者等の移動手段の確保・充実

平成 30 年 3 月に策定した「下関市総合交通戦略」に基づき、市民・交通事業者・関係機関・市が、各々連携を図りながら、本計画に位置づける様々な施策に取り組むことで、地域に応じた持続可能な公共交通体系の構築や誰もが安全・安心に外出できる交通環境の形成を図る。

(6) 歩行空間のユニバーサルデザイン化の推進

高齢者や障害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、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、視覚障害者誘導用ブロックの設置等により、歩行空間のユニバーサルデザイン化を積極的に推進する。

(7) 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、無電柱化の一層の推進を図るべく、関係事業者と連携し、「無電柱化の推進に関する法律（平成28年法律第112号）」に基づき無電柱化を推進する。

(8) 効果的な交通規制の推進

地域の交通実態等を踏まえ、交通規制や交通管制の内容について常に点検・見直しを図るとともに、交通事情の変化を的確に把握してソフト・ハード両面での総合的な対策を実施することにより、安全で円滑な交通の流れの維持を図る。

速度規制については、最高速度規制が交通実態に合った合理的なものとなっているかどうかの観点から、点検・見直しを進めることに加え、一般道路においては、実勢速度、交通事故発生状況等を勘案しつつ、規制速度の引上げ、規制理由の周知措置等を計画的に推進するとともに、生活道路においては、速度抑制対策を積極的に推進する。

駐車規制については、必要やむを得ない駐車需要への対応が十分でない場所を中心に、地域住民等の意見要望を十分に踏まえた上で、道路環境、交通量、駐車需要等に即応したきめ細かな駐車規制を推進する。

信号制御については、歩行者、自転車の視点で、信号をより守りやすくするために、横断実態等を踏まえ、歩行者の待ち時間の長い押ボタン式信号の改善を行うなど、信号表示の調整等の運用の改善を推進する。

(9) 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、安全で快適な自転車利用環境を創出する取組を推進する。

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する。

さらに、自転車の交通ルールや交通マナーの啓発を推進する。

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主要鉄道駅に、利用のされ方に応じた自転車駐車場等を設置する。併せて自転車等利用者の通行の安全マナーの啓発に努める。

鉄道の駅周辺等における放置自転車等の解消を図るため、市、県、道路管理者、警察、鉄道事業者等が連携し、放置自転車等の対策を行う。

特に、自転車等放置禁止区域及び放置抑制区域においては、子供、高齢者、障害者等の通行者が円滑に移動できるよう、自転車等の違法駐車に対する指導取締りの強化や啓発活動に努める。

(10) 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、バイパス等の整備や交差点の改良等の交通容量の拡大策、交通管制の高度化等に加えて、パークアンドライドの推進、相乗りの促進等交通需要マネジメントを推進する。

交通の円滑化等に係る施策については、交通政策基本法（平成 25 年法律第 92 号）及び交通政策基本計画（平成 27 年 2 月閣議決定）に即して、行政、交通関連事業者、交通施設管理者、住民等が相互に連携しながら、総合的かつ計画的に推進する。

(11) 災害に備えた道路交通環境の整備

ア 災害に備えた道路の整備

地震、豪雨・豪雪、津波等の災害が発生した場合においても、生活を支える安全で安心な道路交通の確保を図る。

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する。

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する。

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

イ 災害に強い交通安全施設等の整備

地震、豪雨・豪雪、津波等の災害が発生した場合においても安全で円滑な道路交通を確保するため、交通情報板等の交通安全施設の整備を推進するとともに、通行止め等の交通規制を迅速かつ効果的に実施するための交通規制資機材の整備を推進する。

ウ 災害発生時における交通規制

災害発生時においては、被災地域への車両の流入抑制を行うとともに、被害状況を把握した上で、災害対策基本法（昭和 36 年法律第 223 号）の規定に基づく通行禁止等の必要な交通規制を迅速かつ的確に実施する。

(12) 総合的な駐車対策の推進

道路交通の安全と円滑化を図り、都市機能の維持及び増進に寄与するため、交通の状況や地域の特性に応じた総合的な駐車対策を推進する。

ア きめ細かな駐車対策の推進

地域住民等の意見要望等を十分に踏まえつつ、駐（停）車規制の点検・見直しを実施するとともに、物流の必要性や自動二輪車の駐車需要等にも配慮し、地域の交通実態等に応じた規制の緩和を行うなど、きめ細かな駐車規制を推進する。

イ 違法駐車対策の推進

確認事務の民間委託による違法駐車を取り締まりの強化を推進する。その運用に当たっては、地域住民の意見・要望等を踏まえて重点的に放置車両の確認等を実施する地域、路線、時間帯等を定めた警察署策定のガイドラインを広く市民に公表し、当該ガイドラインに沿った対策を推進する。

また、道路交通環境等当該現場の状況を勘案した上で必要があると認められる場合は、ガイドラインの見直しを行うなど、適切に対応する。

ウ 駐車場等の整備

路上における無秩序な駐車を抑制し、安全かつ円滑な道路交通を確保するため、駐車規制及び違法駐車を取り締まりの推進と併せ、既存の公共駐車場の有効かつ効率的な活用を推進するとともに、「下関市建築物における駐車施設の附置等に関する条例」に基づき、建築行為に伴って適正に駐車場が確保されるよう指導し、民間駐車場の整備を促進する。

また、郊外部からの過剰な自動車流入を抑止し、都市部での交通の混雑を回避するため、パークアンドライドの普及のための駐車場等の環境整備を推進する。

エ 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・団体と連携して、駐車対策の強化を図る。

また、民間の駐車監視員等の違法駐車車両に対する取締り制度について、市民への積極的な広報・啓発活動を行い、理解と協力を得ながら違法駐車締出し気運の醸成・高揚を図る。

オ ハード・ソフト一体となった駐車対策の推進

違法駐車により安全で円滑な道路交通が著しく阻害されている市街地内の道路を中心に、駐車場、路上駐車施設等の整備、きめ細かな駐車規制の実施、違法駐車取締り、積極的な啓発活動等ハード・ソフト一体となった総合的な駐車対策を推進する。

(13) 道路交通情報の充実

多様化する道路利用者のニーズに応じて道路利用者に対し必要な道路交通情報を提供することにより、安全かつ円滑な道路交通の状態を確保するとともに、情報収集・提供活動を推進する。

また、警察、道路管理者及び報道機関との連携を強化し、道路情報提供装置等の整備促進、広報媒体の活用による情報の提供、サービスの充実を図る。

さらに、道路交通に影響を及ぼす台風、大雨、地震、津波等の自然災害については、道路利用者等が必要な措置を迅速に取り得るよう、適時・適切な予報、警報等の情報を提供して、事故の防止や軽減に努める。

(14) 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

安全かつ円滑な道路交通を確保するため、工作物の設置や工事等による道路占用について、適正な許可を行うとともに、交通の障害となっている不法占用物等に対する指導を行い、その排除を推進する。

(イ) 道路の掘り返しの規制等

道路の掘り返しを伴う占用工事については、無秩序な掘り返しと工事に伴う事故・渋滞を防止するため、施工時期や施工方法を調整する。

さらに、掘り返しを防止する抜本的対策として共同溝等の整備を推進する。

イ 休憩施設等の整備の推進

過労運転に伴う事故防止や近年の高齢運転者等の増加に対応するため、「道の駅」など、休憩施設等の整備を推進する。

ウ 子供の遊び場等の確保

子供の安全な遊び場づくり、都市における良好な生活環境づくり等を図るため、都市公園の整備を進める。

さらに、繁華街、小住宅集合地域、交通頻繁地域等、子供の遊び場等の環境に恵まれない地域又はこれに近接する地域では、公立の小学校、中学校及び高等学校の校庭等の開放の促進に努める。

エ 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う。

オ 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する。

3 安全運転の確保

安全運転を確保するためには、運転者の能力や資質の向上を図ることが必要であり、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努める。特に、今後大幅に増加することが予想される高齢運転者に対する教育等の充実を図る。

また、今後の自動車運送事業の変化を見据え、企業等が交通安全に果たすべき役割と責任を重視し、企業等の自主的な安全運転管理対策の推進及び自動車運送事業者の安全対策の充実を図るとともに、交通労働災害の防止等を図るための取組を進める。

さらに、道路交通の安全に影響を及ぼす自然現象等に関する適時・適切な情報提供を実施するため、道路交通に関する総合的な情報提供の充実を図る。

(1) 運転者教育等の充実

安全運転に必要な知識及び技能を身に付けた上で、安全運転を実践できる運転者を育成するため、免許取得前から安全意識を醸成する交通安全教育の充実を図るとともに、免許取得時や免許取得後においては、特に、実際の交通場面で安全に運転できる能力を向上させるための教育を行う。

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

ア 運転免許を取得しようとする者に対する教育の充実

自動車運転者の安全運転意識の育成及び危険予知、危険回避能力の向上を目的として、運転教育の充実を図る。

イ 運転者に対する再教育等の充実

取消処分者講習、停止処分者講習、違反者講習、初心運転者講習、更新時講習及び高齢者講習により運転者に対する再教育が効果的に行われるよう、講習施設・設備の拡充を図るほか、講習内容及び講習方法の充実に努める。

特に、飲酒運転を防止する観点から、飲酒取消処分者講習の確実な実施や飲酒学級の充実に努める。

また、運転適性検査により、受講者の運転特性を診断した上で、必要な個別の指導等を実施し、悪質・危険な運転特性の矯正を図る。

ウ 二輪車安全運転対策の推進

取得時講習のほか、二輪車安全運転講習や原付安全運転講習の推進に努める。

また、指定自動車教習所における交通安全教育体制の整備等を促進し、二輪車運転者に対する教育の充実・強化に努める。

エ 高齢運転者対策の充実

高齢の運転免許保有者が全保有者の約3割を占め、今後も高齢の運転免許保有者の増加が予想されることから、高齢運転者が安全に運転を継続できるよう、次の対策を推進する。

(ア) 高齢者に対する教育の充実

高齢者講習の効果的実施や更新時講習における講習内容の充実に努める。

特に、高齢者講習においては、運転技術に着目したきめ細かな講習を実施するとともに、より効果的な教育に努める。

(イ) 臨時適性検査等の確実な実施

認知機能検査、安全運転相談等の機会を通じて、認知症の疑いがある運転者の把握に努め、臨時適性検査等の確実な実施により、安全な運転に支障のある者については運転免許の取消し等の行政処分を行う。

また、臨時適性検査等の円滑な実施のため、関係機関・団体等と連携して、同検査等を実施する認知症に関する専門医の確保を図るなど、体制の強化に努める。

(ウ) 改正道路交通法の円滑な運用

75歳以上で一定の違反歴がある高齢運転者に対する運転技能検査制度の導入及び申請により対象車両を安全サポート車に限定するなどの限定条件付免許制度の導入等、改正法の適正かつ円滑な施行に向けた準備を進めるとともに、施行後のこれらの制度の適切な運用を推進する。

(エ) 高齢運転者標識（高齢者マーク）の活用

高齢運転者の安全意識を高めるため、高齢者マークの積極的な使用の促進を図る。

(オ) 高齢運転者支援の推進

自動車等の運転に不安を有する高齢者が運転免許証を返納しやすい環境の整備を図るため、運転卒業証制度及び運転経歴証明書制度の周知、支援内容の充実及び地域公共交通の整備・拡充を図る。

オ シートベルト、チャイルドシート及び乗車用ヘルメットの正しい着用の徹底
シートベルト、チャイルドシート及び乗車用ヘルメットの正しい着用の徹底を図るため、関係機関・団体と連携し、各種講習・交通安全運動等あらゆる機会を通じて、着用効果の啓発等着用推進キャンペーンを積極的に行う。

カ 自動車運転代行業の指導育成等

自動車運転代行業の業務の適正な運営を確保し、交通の安全及び利用者の保護を図るため、自動車運転代行業者に対し、立入検査等を行うほか、無認定営業、損害賠償措置義務違反、無免許運転等の違法行為の適正な取締りを実施する。

(2) 安全運転管理の推進

安全運転管理者及び副安全運転管理者（以下「安全運転管理者等」という。）に対する講習の充実等により、これらの者の資質及び安全意識の向上を図るとともに、事業所内で交通安全教育指針に基づいた交通安全教育が適切に行われるよう安全運転管理者等を指導する。

また、安全運転管理者等による若年運転者対策及び貨物自動車の安全対策の充実を図るとともに、企業内の安全運転管理体制を充実・強化し、安全運転管理業務の徹底を図る。

さらに、事業活動に関してなされた道路交通法違反等の使用者等への通報制度を活用するとともに、使用者、安全運転管理者等による下命・容認違反等については、使用者等の責任追及を徹底し適正な運転管理を図る。

事業活動に伴う交通事故防止を促進するため、映像記録型ドライブレコーダーやデジタル式運行記録計等（以下（ドライブレコーダー等」という。）の安全運転を図る車載機器の普及促進に努めるとともに、ドライブレコーダー等によって得られた事故等の情報の交通安全教育や安全運転管理への活用方法について、周知を図る。

4 道路交通秩序の維持

交通ルール無視による交通事故を防止するためには、交通指導取締り、交通安全に関する講習や啓発活動を通じ道路交通秩序の維持を図る必要がある。

このため、交通事故実態等を的確に分析し、死亡事故等の重大事故に直結する悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点を置いた交通事故抑止に資する交通指導取締りを推進する。

さらに、暴走族等（暴走族及び違法行為を敢行する旧車会員（暴走族風に改造した旧型の自動二輪車等を運転する者））対策については、関係機関・団体と連携し、地域が一体となって暴走族追放気運の高揚等に努め、暴走行為をさせない環境づくりを推進するとともに、取締り体制及び装備資機材の充実強化を図る。

（１）交通指導取締りの強化等

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重大事故の防止に重点を置いて、交通指導取締りを効果的に推進する。

その際、地域の交通事故実態や違反等に関する地域特性等を十分考慮する。

ア 交通事故抑止に資する交通指導取締りの推進

交通事故実態の分析結果等を踏まえ、事故多発路線等において街頭指導活動を強化するとともに、無免許運転、飲酒運転、妨害運転、著しい速度超過、横断歩行者妨害、交差点関連違反等の交通事故に直結する悪質性、危険性の高い違反、市民から取締り要望の多い迷惑性の高い違反に重点を置いた指導取締りを推進する。

特に、飲酒運転及び無免許運転については、取締りにより常習者を道路交通の場から排除するとともに、運転者に対する捜査のみならず、運転者周辺の関係者に対する捜査を徹底するなど、飲酒運転及び無免許運転の根絶に向けた取組を推進する。

また、引き続き、子供や高齢者、障害者の保護の観点に立った指導取締りを推進する。

さらに、地理的情報等に基づく交通事故分析の高度化を図り、指導取締りの実施状況について、交通事故の発生実態等を分析し、その結果を取締り計画の見直しに反映させる、いわゆるPDCAサイクルをより一層機能させる。

イ 背後責任の追及

事業活動に関してなされた過積載、過労運転等の違反については、自動車の使用者等に対する責任追及を徹底するとともに、必要に応じ自動車の使用制限命令や荷主等に対する再発防止命令を行う。

また、事業者の背後責任が明らかとなった場合は、事業者に対する指導、監督処分等を行い、この種の違反の防止を図る。

ウ 自転車利用者に対する交通指導取締りの推進

自転車利用者による無灯火、二人乗り、信号無視、一時不停止、歩道通行者に危険を及ぼす違反等に対して積極的に指導を行うとともに、これに従わない悪質な自転車利用者や、遮断踏切立入り等の危険な違反行為に対する検挙措置を推進する。

(2) 暴走族等対策の推進

ア 暴走族追放気運の高揚及び家庭、学校等における青少年の指導の充実

暴走族追放気運を高揚させるため、報道機関等に対する資料提供を積極的に行い、暴走族の実態が的確に広報されるよう努めるなど、広報活動を積極的に行う。

また、家庭、学校、職場、地域等において青少年に対する指導等を促進する。

さらに、暴走族問題と青少年の非行等問題行動との関連性を踏まえ、地域の関係団体等との連携を図るなど、青少年の健全育成を図る観点から施策を推進する。

イ 暴走行為阻止のための環境整備

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

また、事前の情報の入手に努め、集団不法事案に発展するおそれがあるときは、早期に暴走族等と群衆を隔離するなどの措置を講ずる。

ウ 暴走族等に対する指導取締りの推進

暴走族等取締りの体制及び装備資機材の充実を図るとともに、集団暴走行為、爆音暴走行為その他悪質事犯に対しては、共同危険行為等の禁止違反を始めとす

る各種法令を適用して検挙及び補導を徹底し、併せて解散指導を積極的に行うなど、暴走族等に対する指導取締りを推進する。

また、複数の都道府県にまたがる広域暴走事件に迅速かつ効率的に対処するため、関係都道府県相互の捜査協力を積極的に行う。

さらに、違法行為を敢行する旧車会員に対する実態把握を徹底し、把握した情報を関係都道府県間で共有するとともに、騒音関係違反及び不正改造等の取締りを推進する。

また、「不正改造車を排除する運動」等を通じ、街頭検査により不正改造車両の取締りを行うとともに、不正改造車両等の押収のほか、司法当局に没収（没取）措置を働き掛けるなど、暴走族等と車両の分離を図り、不正改造等暴走行為を助長する行為に対しても背後責任の追及を行う。

エ 暴走族関係事犯者の再犯防止

暴走族関係事犯の捜査に当たっては、個々の犯罪事実はもとより、組織の実態やそれぞれの被疑者の非行の背景となっている行状、性格、環境等の諸事情をも明らかにしつつ、グループの解体や暴走族グループから構成員等を離脱させるなど暴走族関係事犯者の再犯防止に努める。

また、暴力団とかかわりのある者については、その実態を明らかにするとともに、暴力団から離脱するよう指導を徹底する

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

また、暴走族に対する運転免許の行政処分については、特に迅速かつ厳重に行う。

5 車両の安全性の確保

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

自転車においては、安全な利用を確保し、自転車事故の防止を図るため、駆動補助機付自転車（人の力を補うための原動機を用いるもの）及び普通自転車の型式認定制度の普及を促進する。

また、啓発キャンペーンを実施するなど自転車利用者が定期的に点検整備や正しい利用方法等の指導を受ける気運を醸成するとともに、「自転車を運転する側に立った交通安全教室」への参加の勧奨を図る。

その一方で、自転車利用者が加害者となる事故で高額な賠償額となる事案があることから、被害者の救済を図るため、関係機関・団体等と連携して、損害賠償責任保険等への加入を推奨する。

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

6 救助・救急活動の充実

交通事故による負傷者の救命を図り、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る。

特に、負傷者の救命率・救命効果の向上を図るため、救急現場又は搬送途上において、医師、看護師、救急救命士、救急隊員等による一刻も早い救急医療、応急処置等を実施するための体制整備を図るほか、事故現場からの緊急通報体制の整備や現場に居合わせた人による応急手当の普及等を推進する。

（１）救助・救急体制の整備

ア 救助体制の整備・拡充

交通事故の種類・内容の複雑・多様化に対処するため、救助体制の整備・拡充を図る。

イ 多数傷者発生時における救助・救急体制の充実

大規模道路交通事故等の多数の負傷者が発生する事故に対処するため、連絡体制の整備や救護訓練の実施、消防機関とDMAT（災害派遣医療チーム）の連携による救助・救急体制の充実を図る。

ウ 自動体外式除細動器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

現場に居合わせた者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、AED（自動体外式除細動器）の使用も含めた応急手当について普及啓発を推進する。

また、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する。

一方で、応急手当指導者の養成を推進するほか、救急要請受信時における応急手当の口頭指導を図る。

さらに、学校においては、心肺蘇生法（AEDの取扱いを含む。）の実習や講習会の開催により、教員等の指導力・実践力の向上を図るとともに、中学校、高等学校の保健体育において止血法や包帯法、心肺蘇生法等の応急手当（AEDを含む。）に関する指導の充実を図る。

エ 救急救命士の養成・配置等の促進

救急現場及び搬送途上における応急処置の充実のため、救急救命士を消防機関において計画的に配置できるようその養成を図り、救急救命士が行う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する。

また、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メディカルコントロール体制の充実を図る。

オ 救助・救急用資機材の整備の推進

救助工作車、救助資機材の整備を図るとともに、救急救命士等がより高度な救急救命処置を行うことができるよう、高規格救急自動車、高度救命処置用資機材等の整備を推進する。

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する。

キ 救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実

複雑多様化する救助・救急事象に対応すべく救助隊員及び救急隊員の知識・技術等の向上を図るため、教育訓練を積極的に推進する。

ク 高速自動車国道等における救急業務実施体制の整備

高速自動車国道等における救急業務については、西日本高速道路株式会社が、道路交通管理業務と一元的に自主救急として処理するとともに、「消防法」（昭和23年法律第186号）の規定に基づき、関係市町と連携して適切かつ効率的な人命救護を行う。

（2）救急医療体制の整備

ア 救急医療機関等の整備

救急医療体制については、一層の充実・高度化が求められているため、関係医療機関は相互の連携を密にして、救急医療体制のより一層の整備充実を図り、救急患者の状態に応じた救急医療体制を確保する。

イ ドクターヘリ事業の推進

救急患者への救命医療を救急現場から直ちに行い、救急医療施設へ一刻も早く搬送し、交通事故等で負傷した患者の救命率の向上や後遺症を軽減させるため、医師等が同乗し救命医療を行いながら搬送できるドクターヘリが山口大学医学部附属病院において運航していることから、関係機関と連携して、円滑な運航による効果的な活用を推進する。

（3）救急関係機関の協力関係の確保等

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る。

また、救急患者の救命効果の向上を図るため、医療機関と消防機関が相互に連携を取りながら効果的な救急体制の整備を促進する。

さらに、道路交通に限らず、すべての交通分野において、多くの被害者の生じる大規模な事故が発生した場合に備え、DMAT（災害派遣医療チーム）及びDPAT（災害派遣精神医療チーム）の活用を推進する。

7 被害者支援の充実と推進

交通事故被害者等は、交通事故により多大な肉体的・精神的・経済的打撃を受けたり、又はかけがえのない生命を絶たれたりしており、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ある。

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総合的・計画的に推進する。

特に、交通事故による重度後遺障害者数は依然として高い水準にあることから、重度後遺障害者に対する救済対策の充実を図る。

また、近年、自転車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り、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推奨する。

さらに、交通事故被害者等は、精神的にも大きな打撃を受け、交通事故に係る知識・情報が乏しいことも少なくないことから、交通事故に関する相談を受けられる機会を充実させるとともに、交通事故の概要、捜査経過等の情報を提供するなど、被害者支援を推進する。

第2 鉄道交通の安全

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

また、人身障害事故と踏切障害事故は、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性が高まっている。

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

1 鉄道交通環境の整備

鉄道交通の安全を確保するためには、鉄道施設、運転保安設備等について常に高い信頼性を保持し、システム全体としての安全性を確保する必要がある。

このため、運転保安設備の整備等の安全対策の推進を図る。

2 大規模な事故等が発生した場合の適切な対応

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

また、鉄道事業者は、鉄道交通に影響を及ぼす自然現象を的確に収集・把握し、運行管理に反映させることにより、鉄道交通の安全の確保に努める。

さらに、事故等が発生した場合の混乱を軽減するため、列車の運行状況を的確に把握して、鉄道利用者への適切な情報提供を行うとともに、迅速な復旧に必要な体制を整備する。

3 鉄道車両の安全性の確保

発生した事故や科学技術の進歩を踏まえつつ、適時、適切に鉄道車両の構造・装置に関する保安上の技術基準を見直す。

4 救助・救急活動の充実

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

また、鉄道職員に対する、AED（自動体外式除細動器）の使用も含めた心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動を推進する。

第3 踏切道における交通の安全

踏切事故の防止及び交通の円滑化を図るため、踏切道改良促進法(昭和36年法律第195号)及び第11次交通安全基本計画に基づき、踏切道の立体交差化、構造の改良、歩行者等立体横断施設の整備及び踏切保安設備の整備等の対策を推進する。

1 踏切道の立体交差化、構造改良及び歩行者等立体横断施設整備の促進

主要な道路で交通量の多い踏切道等については、立体交差化や歩道拡幅等の構造改良、歩行者等立体横断施設の設置、カラー舗装や駅周辺の駐輪場整備等の一体対策を促進する。

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

さらに、立体交差化等による「抜本対策」と構造の改良等による「速効対策」の両輪による総合的な対策を促進する。

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勘案し、着実に踏切遮断機の整備を促進する。

自動車交通量の多い踏切道については、道路交通の状況、事故の発生状況等を勘案して必要に応じ、障害物検知装置、オーバーハング型警報装置、大型遮断装置等、より事故防止効果の高い踏切保安設備の整備を進める。

道路の交通量、踏切道の幅員、踏切保安設備の整備状況、う回路の状況等を勘案し、必要に応じ、自動車通行止め、大型自動車通行止め、一方通行等の交通規制を実施するとともに、併せて道路標識の高輝度化等による視認性の向上を図る。

3 踏切道の統廃合の促進

踏切道の立体交差化、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、第3、4種踏切道など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、統廃合を進めるとともに、これら近接踏切道以外の踏切道についても同様に統廃合を促進する。

ただし、構造改良のうち、踏切道に歩道がないか、歩道が狭小な場合の歩道整備については、その緊急性を考慮して、近接踏切道の統廃合を行わずに実施できることとする。

第4 目標指標

1 道路交通の安全

令和7年までに交通事故死者数3人 以下を目指す。

令和7年までに交通事故重傷者数75人 以下を目指す。

道路交通事故のない社会を達成することが究極の目標であるが、一朝一夕にこの目標を達成することは困難であると考えられることから、まずは死者数及び重傷者数を減少させることを目指す必要がある。

国及び県は、第11次交通安全基本計画の令和7年の目標値として、過去における死者数及び重傷者数の発生状況に基づいて算出した予測値から、さらに一定割合を減少させた数値を設定しており、本市もこうした考え方に準じて令和7年の目標値を定め、第4章第1に掲げた取組を強力的に推進していく。

2 鉄道交通の安全

乗客の死者数ゼロを目指す。

運転事故全体の死者数2人以下を目指す。

鉄道交通における乗客の死亡事故はあってはならず、ゼロを目指す。

また、県内の運転事故全体の死者数は、過去10年間の平均が5～6人であることから、それ以下を目指す。

3 踏切道の交通の安全

踏切事故件数ゼロを目指す。

踏切事故はあってはならず、ゼロを目指す。

第5章 計画の推進

1 実施計画の策定

具体的な対策として、「交通安全活動の重点対策」を毎年作成する。

2 効果的・効率的な対策の推進

交通安全対策については、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する。

3 参加・協働型の交通安全活動の推進

交通事故防止のためには、関係機関・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する。

用語解説

| 頁 | 用語 | 説明 |
|----|----------------|--|
| 3 | モビリティ | 乗り物、輸送機器。 |
| 5 | 交通安全定期診断 | 対象は65歳以上。自動車学校で受けられる。交通事故を防ぐため、自分の運転実態を知ることができる。家族同乗可。 |
| 5 | 運輸安全マネジメント | 輸送の安全性を向上させることを目的に運輸事業者のトップから現場まで一丸となって構築する安全管理体制で、国土交通省が評価・助言を行う。 |
| 5 | 運輸防災マネジメント | 自然災害への対応に関する運輸安全マネジメント。 |
| 6 | 重傷者 | 交通事故によって負傷し、1か月（30日）以上の治療を要する者をいう。 |
| 6 | 危険認知速度 | 交通事故当事者の運転手が、相手車両などの危険を認知して、ブレーキやハンドル操作などの危険回避措置を取る直前までの走行速度のことで、「事故直前速度」とも呼ばれる。 |
| 11 | 踏切安全運行カルテ | 鉄道事業者と道路管理者が連携し全国から緊急対策が必要な踏切を抽出して、踏切の交遮断通量、事故発生状況、対策状況、今後の方針等についてまとめたもの。 |
| 13 | 交通安全教育指針 | 交通安全教育を行うものに対する、基本的な心構えや心身の成長過程に応じた体系的な呼応通安全教育の指針。 |
| 18 | 自転車安全利用五則 | 平成19年7月10日に中央交通安全対策会議交通対策本部で決定された、自転車運転時の次の五原則のこと。 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、車道よりを徐行 ④ 安全ルールを守る(飲酒運転・二人乗り・並進の禁止 夜間はライトを点灯、交差点での信号遵守と一時停止・安全確認) ⑤ 子供はヘルメットを着用 |
| 21 | コースアウト4(し)ない運動 | 山口県警による、はみだし事故の4つの主な原因である①ぼんやり運転、②脇見運転、③居眠り運転、④運転中の携帯電話の使用、をし(4)ないことを推進する運動。 |
| 22 | ヒヤリハット地図 | ヒヤリハット事例を発生場所別にまとめた地図。 |

| 頁 | 用語 | 説明 |
|----|-----------------|---|
| 23 | 交通需要マネジメント | 車の利用者の交通行動の変更を促すことにより、都市または地域レベルの道路交通の混雑を緩和する手法。 |
| 23 | ゾーン 30 | 生活道路における歩行者や自転車の安全を目的として、区域を定めて時速 30 キロの速度規制をかけること。 |
| 23 | 光ビーコン | 通過車両を感知して交通量を測定するとともにカーナビゲーション装置等と交通管制センターとの情報のやりとりをする路上設置型の赤外線通信装置のこと。 |
| 24 | ハンプ | 車両の低速走行等を促すため道路に設ける盛り上がりのこと。 |
| 24 | 狭さく | 歩道の設置が困難な場合において、歩行者等の安全な通行を確保するため道路上に設置するポールのこと。 |
| 25 | 高規格道路 | 「高速自動車道」および「一般国道の自動車専用道路」のこと。 |
| 27 | マルチモーダル施策 | 良好な交通環境を作るために、航空、海運、水運、鉄道など複数の交通機関と連携し、都市への車の集中を緩和する総合的な交通施策。 |
| 29 | ITS(高度道路交通システム) | 最先端の情報通信技術を用いて人と道路と車両とを情報でネットワークすることにより、交通事故、渋滞等といった道路交通問題の解決を目的に構築する新しい交通システム。 |
| 31 | パークアンドライド | 最寄りの駅・停留所等まで自家用車等で移動し、そこから鉄道や路線バス等の公共交通機関に乗り換えて目的地まで移動すること。 |

○交通安全対策基本法（抜粋）

（昭和四十五年六月一日）

（法律第百十号）

（目的）

第一条 この法律は、交通の安全に関し、国及び地方公共団体、車両、船舶及び航空機の使用者、車両の運転者、船員及び航空機乗組員等の責務を明らかにするとともに、国及び地方公共団体を通じて必要な体制を確立し、並びに交通安全計画の策定その他国及び地方公共団体の施策の基本を定めることにより、交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図り、もつて公共の福祉の増進に寄与することを目的とする。

（地方公共団体の責務）

第四条 地方公共団体は、住民の生命、身体及び財産を保護するため、その区域における交通の安全に関し、国の施策に準じて施策を講ずるとともに、当該区域の実情に応じた施策を策定し、及びこれを実施する責務を有する。

（市町村交通安全対策会議）

第十八条 市町村は、市町村交通安全計画を作成し、及びその実施を推進させるため、条例で定めるところにより、市町村交通安全対策会議を置くことができる。

2 前項に規定するもののほか、市町村は、協議により規約を定め、共同して市町村交通安全対策会議を置くことができる。

3 市町村交通安全対策会議の組織及び所掌事務は、都道府県交通安全対策会議の組織及び所掌事務の例に準じて、市町村の条例（前項の規定により置かれる市町村交通安全対策会議にあつては、規約）で定める。

（市町村交通安全計画等）

第二十六条 市町村交通安全対策会議は、都道府県交通安全計画に基づき、市町村交通安全計画を作成するよう努めるものとする。

2 市町村交通安全対策会議を置かない市町村の長は、前項の規定により市町村交通安全計画を作成しようとするときは、あらかじめ、関係指定地方行政機関の長及び関係地方公共団体の長その他の執行機関の意見を聴かなければならない。

3 市町村交通安全計画は、おおむね次に掲げる事項について定めるものとする。

一 市町村の区域における陸上交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱

二 前号に掲げるもののほか、市町村の区域における陸上交通の安全に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために必要な事項

- 4 市町村長は、市町村の区域における陸上交通の安全に関し、当該年度において市町村が講ずべき施策に関する計画（以下「市町村交通安全実施計画」という。）を作成するよう努めるものとする。この場合において、市町村交通安全実施計画は、都道府県交通安全実施計画に抵触するものであつてはならない。
- 5 市町村交通安全対策会議は、第一項の規定により市町村交通安全計画を作成したときは、速やかに、その要旨を公表するよう努めるとともに、市町村交通安全計画を都道府県知事に報告しなければならない。
- 6 市町村長は、第四項の規定により市町村交通安全実施計画を作成したときは、速やかに、これを都道府県知事に報告しなければならない。
- 7 第二項及び第五項の規定は市町村交通安全計画の変更について、前項の規定は市町村交通安全実施計画の変更について準用する。

○下関市交通安全対策会議条例

平成17年2月13日

条例第136号

改正 平成19年3月29日条例第18号

平成30年3月30日条例第10号

(設置)

第1条 交通安全対策基本法(昭和45年法律第110号)第18条第1項の規定に基づき、下関市交通安全対策会議(以下「会議」という。)を設置する。

(所掌事務)

第2条 会議は、次に掲げる事務をつかさどる。

- (1) 下関市交通安全計画を作成し、及びその実施を推進すること。
- (2) 前号に掲げるもののほか、下関市内における陸上交通の安全に関する総合的な施策の企画に関して審議し、及びその施策の実施を推進すること。

(会長及び委員)

第3条 会議は、会長及び委員をもって組織する。

- 2 会長は、市長をもって充てる。
- 3 会長は、会務を総理する。
- 4 会長に事故があるときは、会長があらかじめ指名する委員がその職務を代理する。
- 5 委員は、次に掲げる者をもって充てる。
 - (1) 国の関係地方行政機関の職員のうちから市長が任命する者
 - (2) 山口県の職員のうちから市長が任命する者
 - (3) 山口県警察の警察官のうちから市長が任命する者
 - (4) 市の職員のうちから市長が指名する者
 - (5) 下関市教育委員会の教育長
- 6 前項第1号、第2号、第3号及び第4号の委員の定数は、それぞれ1人、2人、5人及び9人以内とする。
- 7 委員は、非常勤とする。

(特別委員)

第4条 会議に、特別の事項を審議させるため必要があるときは、特別委員を置くことができる。

- 2 特別委員は、西日本高速道路株式会社、西日本旅客鉄道株式会社その他の陸上交通に関する事業を営む公共的機関の職員のうちから、市長が任命する。
- 3 特別委員は、当該特別の事項に関する審議が終了したときは、解任されるものとする。
- 4 特別委員は、非常勤とする。

(幹事)

第5条 会議に幹事を置くことができる。

- 2 幹事は、委員の属する機関の職員のうちから、市長が任命する。
- 3 幹事は、会議の所掌事務について委員及び特別委員を補佐する。

(庶務)

第6条 会議の庶務は、市民部生活安全課において処理する。

(委任)

第7条 この条例に定めるもののほか、会議の議事その他会議の運営について必要な事項は、会長が会議に諮って定める。

附 則

この条例は、公布の日から施行する。

附 則 (平成19年3月29日条例第18号)

この条例は、公布の日から施行する。

附 則 (平成30年3月30日条例第10号)

この条例は、平成30年4月1日から施行する。

下関市交通安全対策会議委員

(令和3年4月1日時点)

| 区 分 | 所 属 | 職 名 | |
|--------|--|-------|---------|
| 会 長 | 下関市 | 市長 | |
| 委 員 | 1号 国土交通省中国地方整備局 山口河川国道事務所下関国道維持出張所 | 所長 | |
| | 2号 山口県下関土木建築事務所 | 所長 | |
| | 3号 | 下関警察署 | 署長 |
| | | 長府警察署 | 署長 |
| | | 小串警察署 | 署長 |
| | 4号 | 下関市 | 副市長 |
| | | 〃 | 市民部長 |
| | | 〃 | 建設部長 |
| | | 〃 | 都市整備部長 |
| | | 〃 | 消防局長 |
| | | 〃 | 菊川総合支所長 |
| | | 〃 | 豊田総合支所長 |
| | | 〃 | 豊浦総合支所長 |
| | | 〃 | 豊北総合支所長 |
| 5号 | 下関市教育委員会 | 教育長 | |

