

# 第1章 計画策定に当たって

## 1 計画策定の趣旨

柳井市では、交通安全対策の総合的、計画的な推進を図るため、「柳井市交通安全計画」を策定し、柳井市交通安全推進協議会（会長：市長）を中心とした関係機関・団体の協力の下に、各般にわたる交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図ってきた。

こうした中、本市では、高齢化の急速な進展により、人口の3割超が65歳以上という本格的な高齢社会を迎えているが、このような大きな環境変化を乗り越え、安心して豊かに暮らせる生活を確保するためには、その前提として市民の安全と安心を確保していくことが極めて重要である。

特に、交通事故による死傷者数が災害（東日本大震災などの大災害等を除く）、犯罪等他の危険によるものに比べ、圧倒的に多いことを考えると、交通安全の確保は、安全で安心な社会の実現を図っていくための重要な要素であるといえる。

このため、従来から様々な対策がとられてきたところであるが、市内では人身事故と物損事故を合わせた交通事故総件数は年間1千件を超え、交通事故件数は依然として高い水準で推移しており、更なる対策が必要である。

交通安全対策は、市民一人ひとりの理解と協力の下、関係機関・団体等が全力を挙げて取り組まなくてはならない緊急かつ重要な課題であり、引き続き、人命尊重の考え方の下に、交通安全対策全般にわたる総合的かつ長期的な施策の大綱を定め、これに基づいて諸施策を一層強力に推進していく必要がある。

この交通安全計画は、このような観点から、平成28年度から平成32年度までの5年間に講ずべき柳井市における陸上交通の安全に関する施策の大綱を定めたものである。

この交通安全計画に基づいて、関係機関、団体等と緊密な連携を保ち、交通の状況や地域の実態に即して、交通安全に関する施策を具体的に定めるとともに、これを強力に推進するものとする。

## 2 計画の期間

平成28年度から平成32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

「交通事故のない住み良い柳井」を実現するため、人命尊重の考え方に立って、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要素

本計画においては、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する。

具体的には、交通社会を構成する人間及び交通環境という2つの要素について、それら相互の関連を考慮した施策を策定し、かつ、これを市民の理解と協力の下、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・運行の管理の改善等を図り、かつ、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、指導の強化等を図る。

また、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、普及啓発活動を充実させる。

この場合、交通事故被害者等（交通事故の被害者及びその家族又は遺族）の声を直接市民が聞く機会を増やすことも安全意識の高揚のためには有効である。

さらに、市民自らの意識改革のためには、市民が身近な地域や団体において地域の課題を認識し自ら具体的な目標や方針を設定したり、交通安全に関する各種活動に直接関わったりしていくなど、安全で安心な交通社会の形成に積極的に関与していくような仕組みづくりが必要である。

このようなことから地域の交通情勢や社会情勢等の特徴を十分配慮するとともに地域住民の意向を十分反映させる工夫も必要である。

#### イ 交通環境に係る安全対策

機能分担された道路網の整備、交通安全施設等の整備、交通に関する情報の提供の充実、施設の老朽化対策等を図る。

また、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推進を図るこ

とが重要である。

これらの施策を推進するに当たっては、高齢社会の到来や国際化等の社会情勢の変化を踏まえるとともに、地震や津波等に対する防災の観点にも配慮する必要がある。

## **(2) 地域ぐるみの交通安全対策の推進**

交通事故の発生場所や発生形態など事故特性に応じた対策を実施していくためにも、これまで以上に地域住民に交通安全に関心を持ってもらい、当該地域における安全安心な交通社会の形成に、自らの問題として積極的に参加してもらうなど、市民主体の意識を醸成していく。

また、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、歩行者等の意識や行動を周囲・側面からサポートしていく社会システムを、それぞれの地域における交通情勢を踏まえ、行政、関係団体、住民等の協働により形成していく。

飲酒運転対策、自転車の交通安全対策などについては、積極的な情報共有を図っていく。

## **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、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思想の下、子供や高齢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ていくため、交通安全ボランティアの活動を促進し、交通安全思想の普及徹底を図る。

### **(2) 通学路における交通安全対策の推進**

通学路における交通安全を確保するため、対策の改善・充実等の継続的な取組を行うとともに、道路交通実態に応じ関係機関が連携し、ハード・ソフトの両面から必要な対策を推進する。

### **(3) 交通事故から高齢者等を守る対策の推進**

急速に高齢化が進んでいる本市にあつては、特に高齢者の特性を踏まえた出前型、招致型、戸別訪問等、きめ細かな交通安全教育を重点的に推進する。

また、高齢者の事故が居住地の近くで発生することが多い特徴を踏まえ、より生活に密着した交通安全活動を充実させる。

#### (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。

## 第3章 現状と課題

### 1 現状

#### (1) 道路交通事故の現状と展望

##### ア 現状

本市における交通事故による死傷者数は、昭和44年に382人を記録したが、昭和45年以降は減少に向かい、昭和56年には171人と半減した。

その後、平成元年までは横ばい状態が続いたが、平成2年から再び増加に転じ、平成11年には366人を記録した。

その後は減少していき、第9次柳井市交通安全計画最終年の平成27年には173人まで減少するに至った。

死者数については、平成2年の8人を最高に徐々に減少し、増減を繰り返したのちに、平成20年には数値目標ゼロを達成した。しかし、平成23年は6人に増加、翌平成24年は1人と、それ以降も増減を繰り返し、第9次柳井市交通安全計画最終年の平成27年は4人となっている。

このように交通事故は市民にとって「最も身近な危険」であるといえる。

なお、最近の交通死亡事故の特徴として、次のようなものがあげられる。

- 65歳以上の高齢者の死傷者数が高水準で推移しており、高齢者の運転免許保有者数の増加に伴い高齢ドライバーによる加害事故が増加していること。
- 国道等幹線道路で多発していること。
- 正面衝突事故や路外に逸脱する単独事故が多発していること。
- 交通死亡事故の衝突直前速度が高いこと。

これらの要因としては、次のことが考えられる。

- 高齢化の進展により、死亡事故の当事者となる比率の高い高齢者の数及び高齢運転者の数が増加していること。
- 山口県は都市が分散していることから、都市間移動における車両利用の比率が高く、必然的に幹線道路の交通量が多いこと。

## イ 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高まることが予想される。

なか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。

### 交通事故の推移

年	人身事故発生件数	負傷者数	死者数
平成22年	173	209	1
平成23年	156	178	6
平成24年	147	169	1
平成25年	157	193	3
平成26年	134	152	2
平成27年	139	169	4

## 2 課題

### (1) 道路交通安全対策

近年、道路交通事故の発生件数並びに道路交通事故による死者数及び死傷者数が減少傾向にあることを鑑みると、これまでの交通安全計画に基づき実施されてきた対策には一定の効果があつたものと考えられる。

このため、従来の交通安全対策を基本としつつ、経済社会情勢、交通情勢の変化等に対応し、また、実際に発生した交通事故に関する情報を収集、分析し、より効果的な対策への改善を図るとともに、有効性が見込まれる新たな対策を推進する。

その際、近年及び今後の経済社会情勢や交通情勢等を踏まえると、今後対策を実施していくに当たっては、特に、次のような視点を重視して対策の推進を図っていく必要がある。

### ア 高齢者及び子どもの安全確保

本市では、急速に高齢化が進展している。

そのため、高齢者が安全にかつ安心して外出したり移動したりできるような交通社会の形成が必要である。

その際、多様な高齢者の実像を踏まえたきめ細かな総合的な交通安全対策を推進するべきであり、今後、高齢運転者が大幅に増加し、高齢運転者事故の増加が懸念されることから、交通モードによる相違、すなわち、高齢者が主として歩行や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の相違に着目し、それぞれの特性を理解した対策を構築すべきである。特に、高齢運転者が事故を起こさないようにするための対策を強化することが喫緊の課題である。

また、加齢による身体機能の変化にかかわらず、高齢者が交通社会に参加することを可能にするため、年齢等にかかわらず多様な人々が利用しやすいような都市や生活環境を設計するという考え方に基づき、道路交通環境の形成を図ることも重

要である。

高齢社会の進展と同時に考えなければならないのが少子化の進展である。安心して子どもを産み、育てることができる社会を実現するためには、子どもを交通事故から守る観点からの交通安全対策が一層求められる。

このため、通学路等において歩道等の歩行空間の整備を推進する。

#### イ 高齢運転者対策による安全確保

本市では高齢化が急速に進行していることから、高齢運転者に関わる交通事故が増加している。

このような状況を踏まえ交通事故抑止のために、高齢者に講習等により身体能力の低下を自認させ、一層の交通安全の注意を喚起する。

また、高齢運転者の免許返納を促進するために、運転免許自主返納者に対する支援団体と提携した運転卒業証制度を広報等により広く周知を図っていくことが重要である。

同時に、支援団体の参加を広く働きかけ、支援内容の拡充を推進する。

#### ウ 生活道路及び幹線道路における安全確保

安全で安心な社会の実現を図るためには、自動車と比較して弱い立場にある歩行者の安全を確保することが必要不可欠であり、特に、高齢者や子ども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、人優先の考えのもと、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等による歩行空間の確保を図る対策を推進する。

一方、自転車については、自動車と衝突した場合には被害を受ける反面、歩行者と衝突した場合には加害者となるため、それぞれの対策を講じる必要がある。

このような状況を踏まえると、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、安全な走行方法の普及等の対策を講じるとともに、幹線道路を走行すべき自動車が生活道路へ流入することを防止するための幹線道路における交通安全対策及び交通流の円滑化を推進するなど、生活道路における交通の安全を確保するための、総合的な対策を一層推進する必要がある。

また、地域住民の主体的な参加と取組が不可欠であり、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。

### (2) 鉄道交通安全対策

鉄道の運転事故は、一度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、一層安全で安定した鉄道輸送を目指し、重大な列車事故の未然防止を図るため、総合的な視点から施策を推進する。

### (3) 踏切道における交通安全対策

踏切事故は、構造の改良、踏切保安設備の整備、統廃合等の対策を実施すべき踏切道が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、踏切通行者等が関係する事故防止の視点から、効果的な対策を推進する必要がある。



## 第4章 計画の内容

### 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に基づき、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、今後とも、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、地域の交通事情等を踏まえた上で、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、団体、企業等が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、地域の安全にも貢献できる良き社会人を育成する上で、重要である。

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。特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、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す。特に交通安全教育・普及啓発活動に当たる市職員や教職員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、子ども、親の3世代が交通安全をテーマに交流する世代間交流の促進に努める。

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

幼児に対し、基本的な交通ルールと交通マナーを習得させる。

幼稚園・保育園（所）等の教職員に対し、交通安全教育の質を向上させるため「柳井市幼稚園・保育園（所）交通安全指導主任連絡協議会」の研修会等を開催することにより指導力の向上を図る。

また、交通ボランティアによる幼児に対する通園時の安全な行動の指導、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。

### イ 小学生に対する交通安全教育の推進

小学生に対し、学校の教育活動を通じて交通安全意識を高め、必要な交通ルールを習得させる。

小学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、体育、道徳、総合的な学習の時間、特別活動など学校の教育活動全体を通じて、歩行者としての心得、自転車の安全な利用、乗り物の安全な利用、危険の予測と回避、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。

#### ウ 中学生に対する交通安全教育の推進

中学生に対し、日常生活における交通安全に必要な技能・知識を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、学校における教育活動を通じて、歩行者としての心得、自転車の交通ルールに関する正しい理解、自転車の安全な利用、自動車等の特性、危険の予測と回避、標識等の意味、応急手当等について重点的に交通安全教育を実施する。

#### エ 高校生に対する交通安全教育の推進

高校生に対し、日常生活における交通安全に必要な技能・知識を十分に習得させるとともに、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、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の推進を図る。

#### オ 成人に対する交通安全教育の推進

成人に対し、柳井市交通安全推進協議会を中心に、柳井地区安全運転管理者協議会や市内各事業所と連携しつつ、交通安全講習会等を行い交通安全教育の推進を図る。

#### カ 高齢者に対する交通安全教育の推進

高齢者に対し、加齢に伴う身体機能の変化が交通行動に及ぼす影響について理解の促進を図るとともに、交通ルール等の知識を習得させることを目標とする。

高齢者に対する交通安全教育を推進するため、交通安全指導の充実に努めるとともに、山口県交通安全学習館等の交通安全教育施設を活用した参加・体験・実践型の交通安全教育を積極的に推進する。

また、地域における高齢者の安全運転の普及を促進するため、シルバー交通指導員等を対象とした参加・体験・実践型の交通安全教育を推進する。

交通安全教育を受ける機会が少ない高齢者を対象とした交通安全講習会の開催等、効果的な交通安全教育の推進に努める。

さらに、交通安全高齢者お宅訪問による個別指導の実施に努め、反射材等の交通安全用品の普及を図る。

#### キ 障害者に対する交通安全教育の推進

障害者に対し、交通安全のために必要な技能及び知識の習得のため、障害の程度に応じたきめ細かな交通安全教育を推進する。

#### ク 外国人に対する交通安全教育の推進

外国人に対し、交通ルールに関する知識の普及を目的として交通安全教育の推進に努める。

### (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や知識を習得し、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。

### (3) 普及啓発活動の推進

#### ア 交通安全運動の推進

市民一人ひとりに広く交通安全思想の普及や、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を図る。

各季の交通安全運動を通じて市民自身による交通安全意識の高揚と道路交通環境の改善に向けた取組を推進する。

柳井市交通安全推進協議会をはじめ、関係機関・団体が相互に連携して、交通安全運動を組織的・継続的に展開する。

交通安全運動の運動重点としては、本市の高齢化率の高さを勘案し、高齢者の交通事故防止を重点目標に推進するとともに、子どもの交通事故防止、シートベルト及びチャイルドシートの正しい着用の徹底、夜間（特に薄暮時）における交通事故防止、自転車の安全利用の推進、飲酒運転の根絶等、社会・交通情勢に即したものとする。

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、運動重点について広く住民に周知するために、多様な広報媒体を活用することにより、市民参加型の交通安全運動の促進を図るとともに、住民本位の運動として展開されるよう実施する。

また、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。

交通安全運動終了後、内容の効果を検証、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 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。

自転車乗用中の交通事故や迷惑行為を防止するため、「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）の活用などにより、自転車の正しい乗り方に関する普及啓発の強化を図る。

自転車は、歩行者と衝突した場合には加害者となる側面も有しており、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、損害賠償責任保険等への加入を促進する。

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

自転車に同乗する幼児の安全を確保するため、保護者等に対して、頭部保護の重要性とヘルメットの着用による被害軽減効果の理解促進を図り、幼児や児童だけでなく、中・高校生や高齢者の自転車利用者に対しても、ヘルメットの着用の促進を図る。

## ウ 後部座席を含めた全ての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底

シートベルトの着用効果や正しい着用方法について理解促進を図り、後部座席を含めた全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。

シートベルトは後部座席の着用率が低いことから、関係機関・団体等との協力の下、シートベルトの着用の徹底を図る。

## エ チャイルドシートの正しい使用の徹底

チャイルドシートの使用効果や正しい使用方法について、関係機関・団体等と連携し、保護者に対する効果的な広報啓発・指導を行い、正しい使用の徹底を図る。

特に、比較的年齢の高い幼児の保護者に対し、その取組を強化する。

## オ 反射材用品の普及促進

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期待できる反射材用品の普及を図るための啓発を推進する。

反射材用品の効果、使用方法等の理解促進に向け、関係機関・団体等との協力の下、交通安全教育の実施や反射材用品の直接配布を推進する。

## カ 飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立

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ための交通安全教育や広報啓発を引き続き推進する。

関係機関・団体等と協力し連携して「ハンドルキーパー運動」の普及啓発に努めるなど、地域、職域等における飲酒運転根絶の取組を更に進め、「飲酒運転をしない、させない」という市民の規範意識の確立を図る。

キ 危険ドラッグ対策の推進

麻薬・覚醒剤等とともに危険ドラッグの危険性・有害性の理解促進を図り、乱用防止の啓発活動を積極的に推進する。

ク 効果的な広報の実施

交通安全に関する広報については、市広報車による巡回や、市広報誌を活用して、効果的な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

家庭、学校、地域等と一体となった広範なキャンペーンの実施を推進し、市広報誌を通じての集中的なキャンペーン等の実施を推進する。

また、交通安全運動期間中や交通死亡事故多発警報発令時に、市広報車で各地区を巡回し交通安全の呼びかけを行う。

(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推進するため、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) 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を整備するため、運転卒業証制度や運転経歴証明書制度の周知を図る。

(ウ) 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最高速度違反、飲酒運転等による事故実態・危険性等を広く周知し、これら違反の防止を図る。

(エ) 二輪運転者の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、プロテクターの着用について、関係機関・団体と連携した広報啓発活動を推進する。

(オ) 交通事故発生実態の情報提供

市民が、交通事故の発生状況を認識し、交通事故防止の意識醸成を図ることができるよう、市役所内の事故情報掲示板等を通じて事故データに関する情報を提供する。

(カ) 交通安全活動に関する会議の開催

交通安全活動に新しい知見を与え、交通安全意識の高揚を図ることを目的とした各種会議を開催する。

(キ) 「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。

(ク) 早め点灯の普及啓発

季節や気象の変化等に応じて、各種広報媒体等を活用して、自動車の前照灯の早め点灯を促す。

(ケ) 速度抑制対策の推進

事故直前の速度が速いと事故時の衝撃が大きくなり、事故致死率が高まることから、速度超過の危険性と速度抑制の意識醸成を図り、速度抑制対策を推進し、市内の平均速度を低下させる取組を行う。

(コ) はみ出し事故抑止対策の推進

はみ出しによる交通事故は、交通事故致死率を高める可能性が高いことから、各関係機関が協力して、はみ出し事故防止の啓発活動を行う。

(サ) 高齢者交通事故防止対策の推進

年2回の「高齢者の交通事故防止県民運動」を関係機関・団体等の協力の下、強力に展開する。

また、運転卒業証制度等の高齢運転者対策やシニア交通安全教育等の高齢歩行者対策を推進する。

(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

民間団体が、それぞれの実情に応じて交通安全活動を効果的かつ積極的に行えるよう支援に努め、交通安全運動等の機会を活用して働きかけを行う。そのため、交通安全対策の中心的役割を担う「柳井市交通安全推進協議会」の関係機関・団体の活性化と協働性を高め、交通安全に関する市民総参加での活動の展開を図る。

#### イ 「柳井ブロック交通指導員等連絡協議会」の活性化

「柳井ブロック交通指導員等連絡協議会」における交通指導員等の交通ボランティア等に対しては、資質の向上に資する支援を行うことなどにより、その主体的な活動や相互間の連絡協力体制の整備を促進する。

### (5) 住民の参加・協働の推進

交通安全は、住民の安全意識により支えられることから、住民自らが交通安全に関する自らの意識改革を進めることが重要である。

このため、住民、行政、民間団体、企業等が一体となった交通安全運動を推進し、住民の参加・協働を積極的に進める。

## 2 道路交通環境の整備

道路交通環境の整備については、関係機関が連携し、幹線道路と生活道路の両面で対策を推進してきたところであり、幹線道路において一定の事故抑止効果があると認められるが、幹線道路及び生活道路において引き続き事故が発生している状況にある。

このような状況から、引き続き幹線道路における安全対策を推進する一方で、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ことが必要である。今後の道路交通環境の整備を考えるに当たっては、自動車交通の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、暮らしの道の安全の推進に取り組む。

### (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、また、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、地域の協力を得ながら、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において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していく必要があり、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、効果的な交通規制の推進等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の抑制や、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を形成することとする。

#### ア 通学路等における交通安全の確保

通学路の歩道整備等を積極的に推進するとともに、路肩のカラー舗装や防護柵設置等を推進する。

また、押しボタン式信号機、横断歩道等の拡充を図る。



イ 高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備

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する。

(2) 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、交通事故対策への投資効率を最大限高めるため、選択と集中、市民参加・市民との協働により重点的・集中的に交通事故の撲滅を図るように交通安全対策に取り組む。

また、幹線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の高い高規格幹線道路の整備促進を図る。

ア 適切に機能分担された道路網の整備

(ア) 高規格幹線道路から居住地域内道路に至る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死傷事故率が低く、安全性の高い高規格幹線道路等の整備を促進し、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、引き続き、バイパス等の促進する。

(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。

イ 改良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良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、バイパスの整備と併せた道路空間の再配分、自転車の通行と歩行者や車両と分離するための、自転車道の設置等の道路交通の安全に寄与する道路の改良事業を推進する。

(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、幅の広い歩道等の整備を推進する。

(オ) 交通混雑が著しい地区等において、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等の総合的な整備を図る。

### (3) 交通安全施設等の整備

特に交通安全を確保する必要がある道路について、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 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、少子高齢社会の進展を踏まえ、歩行空間のバリアフリー化及び通学路における安全で安心な歩行空間の確保を図る。

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

#### イ 幹線道路対策の推進

事故多発区間、危険箇所での対策を推進する。

#### ウ 道路交通環境整備への住民参加の促進

地域住民参加の交通安全施設等点検を推進する。

### (4) 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

自転車専用道路や自転車歩行者道等の整備を推進する。

さらに、交通ルール・マナーの啓発活動などのソフト施策を積極的に推進する。

#### イ 自転車等の駐車対策の推進

自転車等の安全利用の促進と駐車対策の施策を総合的に推進する。

#### ウ 駅周辺の放置自転車対策

鉄道の駅周辺等における放置自転車等の問題の解決を図るため、道路管理者、警察、

鉄道事業者等が連携し、「柳井市自転車等の放置の防止に関する条例」により駅前周辺の道路に放置されている自転車等の整理・撤去等を図る。

#### (5) 交通需要マネジメントの推進

依然として厳しい道路交通渋滞を緩和し、道路交通の円滑化を図るため、バイパスや交差点の改良等の交通容量の拡大策、相乗りの促進等を推進する。

##### ア 公共交通機関利用の促進

駅施設やバス車両等のバリアフリー化や鉄道とバスとの接続機能の強化等により、公共交通機関による移動の円滑化を図る。

また、自家用車利用から公共交通機関利用への転換を促すための施策を推進し、交通量の抑制による円滑な道路交通の実現を図る。

##### イ 自動車利用の効率化

効率的な自動車利用を推進するため、自動車相乗りの促進を図る。

#### (6) 災害に備えた道路交通環境の整備

##### ア 災害に備えた道路の整備

災害発生時に安全で信頼性の高い道路網を確保するため、法面等の防災対策や地域の孤立を解消する生命線となる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

災害発生時には必要に応じて緊急交通路を確保し、それに伴う混乱を最小限に抑えるため、被災地への車両の流入抑制等の交通規制を迅速かつ的確に実施する。

災害対策基本法（昭和 36 年法律第 223 号）による通行禁止等の交通規制を的確かつ迅速に行うため、被災地への車両の流入を抑制するとともに、迂回指示、広報を実施する。

##### ウ 災害発生時における情報提供の充実

災害発生時において、道路の被災状況や道路交通状況を迅速かつ的確に収集・分析・提供し、復旧や緊急交通路、緊急輸送道路等の確保及び道路利用者等への道路交通情報の提供等に資するため、インターネット等を活用した道路・交通に関する災害情報等の提供を推進する。

#### (7) 総合的な駐車対策の推進

道路交通の安全と円滑を図り、都市機能の維持及び増進に寄与するため、「柳井市違法駐車等の防止に関する条例」の目的を踏まえて、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。

また、違法駐車排除等に関し市民への広報・啓発活動を行うとともに、関係機関・団体と連携して、住民の理解と協力を得ながら違法駐車を排除しようとする気運の

醸成・高揚を図る。

## (8) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

### ア 道路の使用及び占用の適正化等

#### (ア) 道路の使用及び占用の適正化

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

#### (イ) 不法占用物件の排除等

道路交通に支障を与える不法占用物件等については、実態把握、強力な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する。

さらに、道路上から不法占用物件等を一掃するためには、沿道住民を始め道路利用者の自覚に待つところが大きいことから、不法占用等の防止を図るための啓発活動を沿道住民等に対して積極的に行う。

#### (ウ) 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。

### イ 子どもの遊び場等の確保

子どもの安全な遊び場づくり、市街地における良好な生活環境づくりを推進する。

## 3 車両の安全性の確保

車両構造に起因する事故について対策を図るとともに、主に運転ミス等の人的要因に起因するとされる事故についても、車両構造面からの対策により、できる限り交通事故未然防止を図る。

また、事故発生後の車両火災防止や車両からの脱出容易性の確保など、被害拡大防止対策を併せて進める。

さらに、自動車の適切な保守管理を推進する必要がある。

### (1) 自動車の検査及び点検整備の充実

#### ア 自動車点検整備の充実

##### (ア) 自動車点検整備の推進

自動車使用者の保守管理意識を高揚し、点検整備の確実な実施を図るため、全国的に実施される「自動車点検整備推進運動」等において関係者の協力の下に、広報啓発活動により自動車使用者による保守管理の徹底を図る。

##### (イ) 不正改造車の排除

不正改造車等を排除し、自動車の安全運行を確保するため、関係機関・団体が連携して「不正改造車を排除する運動」を展開し、広報活動の推進等により、不正改造防止に対する自動車使用者や自動車関係事業者等の認識を高める。

## (2) 自転車の安全性の確保

自転車の安全な利用を確保し、自転車事故の防止を図るため、自転車利用者が定期的に点検整備や正しい利用方法等の指導を受ける気運を醸成するように努める。

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、損害賠償責任保険等への加入を促進する。

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

## 4 救助・救急活動の充実

交通事故による負傷者の救命を図り、被害を最小限にとどめるため、道路上の交通事故に即応できるよう、救急医療機関、消防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。

### (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、柳井地区広域消防組合等との連携を図り、救助活動の円滑な実施を期する。

#### イ 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

自動体外式除細動器（AED）の使用も含めた応急手当について、柳井地区広域消防組合等が行う講習会等を通じて、心肺蘇生法に関する、応急手当の知識・実技の普及を図る。

#### ウ 救急救命士の養成・配置等の促進

柳井地区広域消防組合等において救急救命士を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の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。

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メディカルコントロール体制の充実を図る。

#### エ 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。

オ 救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実

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

## (2) 救急医療体制の整備

ア 救急医療機関等の整備

診療所、休日夜間応急診療所等では対応しきれない入院を要する重症救急患者の診療を確保するため、救急医療体制の整備を図っていく。

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されていることから、円滑に活用していくための環境整備を図る。

## (3) 救急関係機関の協力関係の確保

救急医療施設への迅速かつ円滑な収容を確保するため、救急医療機関、柳井地区広域消防組合等の関係機関における緊密な連携・協力を推進する。

## 5 被害者支援の推進

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。

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ための対策を推進する。

具体的には、柳井ブロック交通事故等相談所を交通事故相談窓口として周知することなどが挙げられる。

### (1) 自動車損害賠償保障制度の周知

自動車事故による被害者の救済対策の中核的役割を果たしている自動車損害賠償保障制度については、広報啓発に努め、市民への周知を図る。

ア 無保険（無共済）車両対策の徹底

自動車損害賠償責任保険（共済）の期限切れや掛け忘れ防止について、広報活動等を通じて広く市民に周知し、無保険（無共済）車両の運行の防止を徹底する。

### (2) 損害賠償請求に関する援助活動の推進等

ア 交通事故相談活動の推進

地域における交通事故相談活動を充実強化するため、柳井ブロック交通事故等相談所の相談活動に支援、協力を行い、相談業務の充実を図る。

また、広報誌等の活用により交通事故相談活動の周知を図り、交通事故当事者に対し広く相談の機会を提供する。

#### イ 損害賠償請求に関する支援の強化

山口県市町総合事務組合が行う交通災害共済について、制度の周知を図る。

## 第2 鉄道交通の安全

人や物を大量に、高速に、かつ、定時に輸送できる鉄道は、市民生活に欠くことのできない交通手段である。しかし、一度、列車の衝突や脱線等が発生すると、多数の死傷者を生じるおそれがある。

このため、市民が安心して利用できる一層安全で安定した鉄道輸送を目指し、各種の安全対策を推進していく必要がある。

### 1 鉄道交通の安全に関する知識の普及

踏切事故等鉄道の運転事故及び置石・投石等の鉄道妨害、線路内立ち入りの外部要因による事故を防止するためには、踏切道の安全通行や鉄道事故防止に関する知識を広く一般に普及する必要がある。このため、学校、沿線住民等を対象として、交通安全運動等の機会をとらえて、ポスターの掲示、チラシ類の配布等による広報活動及びキャンペーンの実施を推進する。

### 2 救助・救急活動の充実

鉄道の重大事故等の発生時において、避難誘導、救助・救急活動を迅速かつ的確に行うため、鉄道事業者と消防機関、医療機関等との連携・協力体制の強化を推進する。

## 第3 踏切道の交通の安全

踏切事故は、長期的には減少傾向にあるが、鉄道運転事故の大きな割合を占め、また、改良をすべき踏切道がなお残されている現状である。

こうした現状を踏まえ、引き続き、踏切事故防止対策を推進することにより踏切事故のない社会を目指す。

### 1 踏切道の立体交差化、構造改良の促進

交通量の多い踏切道については、抜本的な対策の推進に努める。

### 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踏まえて、踏切遮断機の整備促進に努める。

また、踏切道の交通量、踏切道の幅員、踏切保安設備の整備状況等を勘案し、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。

### 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。

### 4 踏切道の交通安全と円滑化を図るためのその他の措置

自動車運転者や歩行者等の踏切道通行者に対し、交通安全意識の向上及び踏切支障時における非常押ボタンの操作等の緊急措置について周知徹底を図るため、広報活動等の推進に努める。

## 第4 目標指標

### 『数値目標』

交通事故死者数	0人
人身事故発生件数	100件以下

交通事故のない社会を達成することが究極の目標であるが、一朝一夕にこの目標を達成することは困難であることから、本市では平成32年までに交通事故死者数を0人とする目標を設定し、目指すものとする。

本計画における最優先の目標は、交通事故死者数0人であるが、今後は、更に死者数減少をはじめとする交通安全対策を実施するに当たり、事故そのものの減少、特に人身事故発生件数の減少にも積極的に取り組み、100件以下を目指す。

そのために、県及び柳井警察署と連携し、市民の理解と参加・協働の下、道路交通安全の諸対策を総合的かつ強力で推進する。



## 第5章 計画の推進

### 1 効果的・効率的な対策の推進

交通安全対策については、交通事故死者数0人に向け、市における厳しい財政事情を踏まえつつも、交通安全を確保することができるよう取組を進めることが必要である。

そのため、地域の交通実態に応じて、最少の予算で最大限の効果を挙げることができるような対策に集中して取り組むとともに、ライフサイクルコストを見通した交通安全施設等の整備を図るなど効率的な予算執行に配慮するものとする。

また、交通安全に関する施策は多方面にわたっており、これらは相互密接な関連を有するので、有機的に連携させ、総合的かつ効果的に実施することが肝要である。これらの施策は、少子高齢化等の社会情勢の変化や交通事故の状況、交通事情等の変化に弾力的に対応させるとともに、その効果等を勘案して、適切な施策を選択し、これを重点的かつ効果的に実施するものとする。

### 2 参加・協働型の交通安全活動の推進

交通事故防止のためには、関係団体等の緊密な連携の下に、それぞれが責任を担いつつ、施策を推進するとともに、市民の主体的な交通安全活動を積極的に促進することが重要であることから、交通安全に関する施策に計画段階から市民が参加できる仕組みづくりにより、参加・協働型の交通安全活動を推進する。

### 3 交通安全啓発活動の推進

「柳井市交通安全推進協議会」を中心に関係機関・団体と協力し、街頭キャンペーンや研修会等を開催する等、交通安全啓発活動を推進する。