

第 1 1 次下松市交通安全計画 (素案)

～星ふるまちの交通安全、安全安心まちづくり～
(令和3年度～令和7年度)



下 松 市

目 次

第1章 計画策定にあたって	1
1 計画策定の趣旨	1
2 計画の位置付け	1
3 計画の期間	2
第2章 計画策定の基本的な考え方	3
1 基本目標	3
2 推進上留意すべき事項	3
(1) 交通社会を構成する三要素の考慮	3
(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	4
3 施策の方向	5
(1) 交通安全思想の普及徹底	5
(2) 通学路等における交通安全対策の推進	5
(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
4 数値目標	6
(1) 道路交通の安全	6
(2) 踏切道の交通の安全	6
第3章 現状と課題	7
1 現状	7
(1) 道路交通事故の現状	7
(2) 踏切事故の現状	7
◎交通事故件数の推移（過去10年間）	8
2 課題	9
(1) 道路交通安全対策	9
(2) 踏切道における交通安全対策	10
第4章 計画の内容	11
第1 道路交通の安全	11
1 交通安全思想の普及徹底	11
(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	11
(2) 普及啓発活動の推進	13
(3) 高齢者運転免許自主返納記念品配付事業の推進	17
(4) 民間団体等の主体的活動の推進	17

(5) 住民の参加、協働の推進	17
2 道路交通環境の整備	17
(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	17
(2) 交通安全施設等の整備	18
(3) 自転車利用環境の総合的整備	18
(4) 歩行空間のバリアフリー化	18
(5) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備	18
3 安全運転管理の推進	19
4 道路交通秩序の維持	19
5 自転車の安全性の確保	20
6 救助、救急活動の充実	20
(1) 救助、救急体制の整備	20
(2) 救急関係機関の協力関係の確保	22
7 交通事故被害者の救済	22
(1) 交通災害共済の普及	22
(2) 交通事故相談窓口に関する情報提供	22
第2 踏切道の交通安全	22
第5章 計画の推進	23
1 実施計画の策定	23
2 効果的、効率的な対策の推進	23
3 参加、協働型の交通安全活動の推進	23

第1章 計画策定にあたって

1 計画策定の趣旨

交通安全対策を総合的、計画的に推進するため、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年度以降、10次にわたり下松市交通安全計画を策定し、関係行政機関・団体等の協力のもと、「安全で安心して暮らせるまちくだまつ」を目指し様々な取組を進めてきた。

平成17年4月には、より一層安全安心まちづくりに向けた取組を進めるため、「下松市安全安心まちづくり条例」を施行した。その中で、毎月1日、10日、20日を「市民交通安全の日」として設定し、市民の交通安全意識向上のための啓発や市民参加による交通安全運動などの取組により、交通事故防止を推進することとしている。

交通事故による被害者数は、災害や犯罪等他の危険によるものと比較して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り、安全安心まちづくりを推進する本市としても最重要課題である。

市内における人身事故と物損事故を合わせた交通事故総発生件数は、平成15年の2,243件をピークに年々減少していたが、近年は1,700件前後で推移しており、今後も交通事故発生件数を減らしていくためには、更なる取組が必要である。

そのためには、市民一人ひとりの理解と協力のもと、関係行政機関・諸団体が全力を挙げて取り組まなくてはならず、人命尊重の考え方のもと、交通安全対策全般にわたる総合的かつ中長期的な施策の大綱を定め、これに基づき諸施策を推進していかなければならない。

「第11次下松市交通安全計画」は、このような観点から、交通安全対策基本法第26条第1項の規定に基づき、令和3年度から令和7年度までの5年間に講ずべき本市の交通安全に関する施策の大綱を定めたものである。

市は、この交通安全計画に基づき、国や県の行政機関及び関係諸団体と緊密な連携を保ちながら、交通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、これを推進するものとする。

2 計画の位置付け

本計画は、交通安全対策基本法第26条第1項に基づく下松市の計画であり、市政の最上位計画である「下松市総合計画」を補完する個別計画である。

下松市基本構想の将来都市像「都市と自然のバランスのとれた住みよき日本一の星ふるまち」を目指して、本計画のサブタイトルを「星ふるまちの交通安全、安全

安心まちづくり」とする。

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 計画策定の基本的な考え方

1 基本目標

「星ふるまちの交通安全、安全安心まちづくり」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三要素の考慮

本計画において、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3つの要素について、相互の関連を考慮しながら、交通事故の科学的な調査、分析を行い、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、資格制度の強化、指導取締りの強化、運転、運行の管理の改善、労働条件の適正化等を図るとともに、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、交通安全活動に関わったりするなど、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。

また、市内の交通情勢や社会情勢に応じ、市民と協働した効果的な取組を推進する必要がある。

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、人優先の考え方のもと、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が必要である。

(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

交通に係る多岐にわたる分野、職種において人出不足の影響が見られ、自動化、省電力化等の進展も見られる中で、安全が損なわれることのないよう、安全教育を徹底するなど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、事故の減少への貢献が見られる。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。

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もあっても、確実に交通安全を図り、そのために、市、県、国及び関係団体等が、一層柔軟に必要な連携をしていくことが重要である。

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、市民の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 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、子どもや高齢者等の交通弱者の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

未就学児を中心に子どもが日常的に集団で移動する経路における交通安全を確保するため、関係機関が連携して合同点検の実施や対策の改善等、継続して交通安全に取り組む。

また、「下松市通学路交通安全プログラム」に基づき、通学路の定期的な合同点検を実施するとともに、下松市通学路安全推進会議を中心に関係機関が連携して対策の検討、実施、把握、改善（P D C A）を行い、継続して通学路の安全確保に取り組む。

さらに、学校ガードボランティア等による登下校時の見守り活動の充実を図るとともに、子どもを対象とした参加、体験、実践型の交通安全教育を推進する。

(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、戸別訪問等、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。

(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。

4 数値目標

(1) 道路交通の安全

交通事故死者数	0 (ゼロ) を目指す
人身事故発生件数	95 件 以下 を目指す
交通事故重傷者数	14 人 以下 を目指す

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ことから、令和7年までに交通事故死者数0 (ゼロ) を目指す。

本計画における最優先の目標は死者数の減少であるが、今後は、さらに事故そのものの減少、特に人身事故件数の減少にも積極的に取り組み、「下松市総合計画 前期基本計画」の目標指標にあるとおり、令和7年までに人身事故発生件数を95件以下にすることを旨とする。

また、交通事故重傷者数* については、平成23年から令和2年までの10年間における年間最低重傷者数が14人の実績があることから、年間14人以下を目指す。

そのために、市、警察、交通安全協会等の関係機関は、連携を図りながら、市民の理解と参加、協働のもと、道路交通安全の諸対策を総合的に推進する。

* 交通事故重傷者数	交通事故によって負傷し、1か月(30日)以上の治療を要した人の数
------------	----------------------------------

(2) 踏切道の交通の安全

踏切事故発生件数	0 (ゼロ) を目指す
----------	-------------

踏切事故は、一旦発生すると死亡事故や重傷事故に直結することから、決して起こしてはならず、発生件数0 (ゼロ) を目指す。



第3章 現状と課題

1 現状

(1) 道路交通事故の現状

本市における人身事故の発生件数及び死傷者数は、昭和44年に過去最高の549件、751人を記録したが、その後、昭和49年には106件、214人と約3分の1まで減少するに至った。

近年、死傷者数は年々減少しており、平成23年には335人だったものが令和2年には156人となり、ここ10年間で半数以下に減少している。

また、人身事故件数と物損事故件数を合わせた交通事故総発生件数は、平成15年の2,243件をピークに減少し、平成18年以降は2,000件前後で推移していたが、近年はコロナ禍での外出自粛の影響から1,700件前後で推移している。

なお、最近の交通事故の特徴として、次のようなものがあげられる。

- 増加傾向だった物損事故件数が近年では減少傾向にあること。
- 死者数に占める高齢者（65歳以上）の割合が高く、高齢ドライバーが関与する事故が多いこと。
- 国道2号、188号や県道など主要幹線道路での事故の割合が高いこと。

これらの要因としては、次のことなどが考えられる。

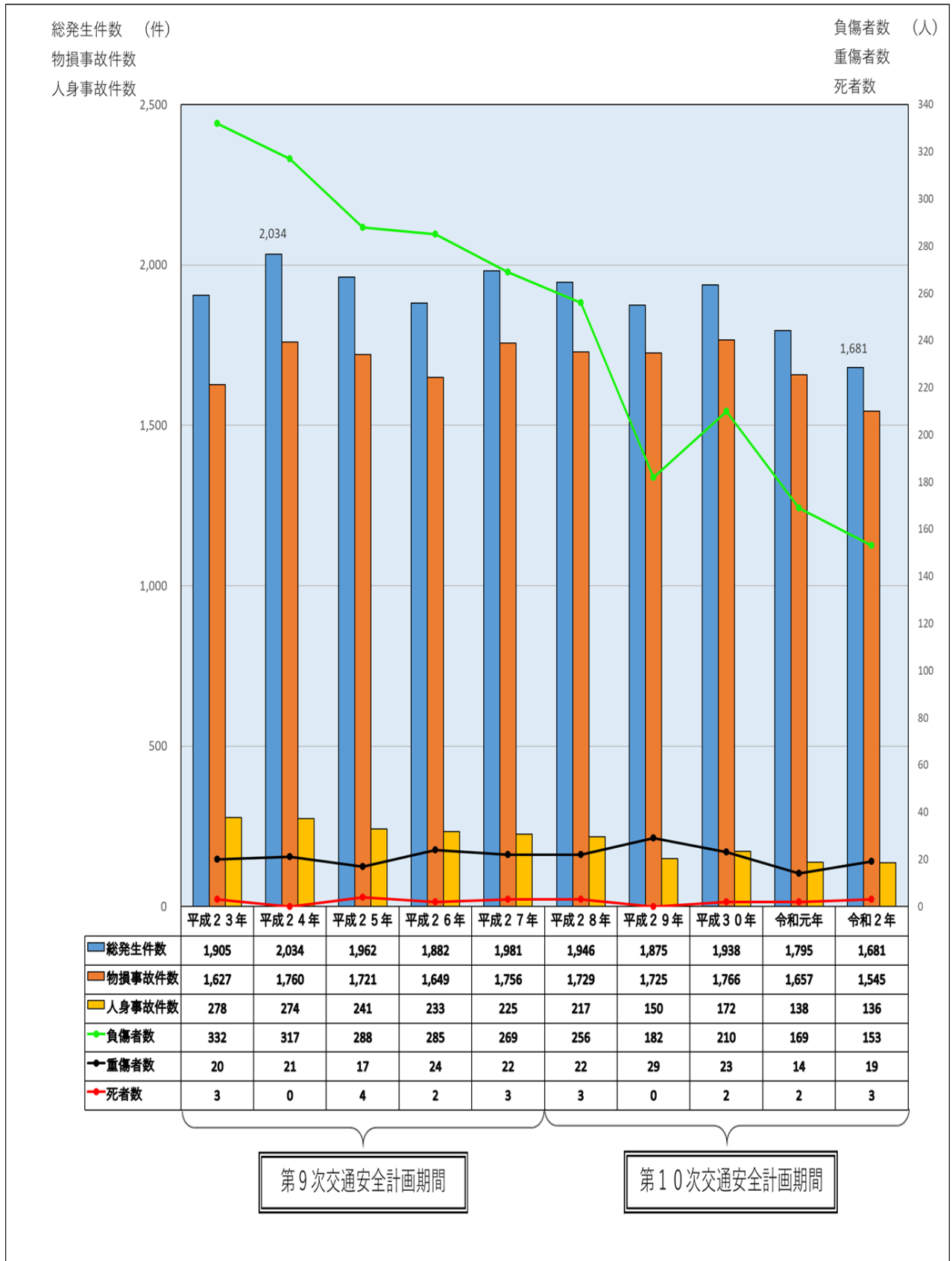
- コロナ禍での外出自粛、イベントの自粛により交通量が減少していること。
- 高齢化の進展により、死亡事故の当事者となる比率の高い高齢者の数及び高齢ドライバーの数が増加していること。
- 市内及び近隣に工業団地・工業地帯があり、通勤、物流など主要幹線道路の交通量が非常に多いこと。

(2) 踏切事故の現状

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。

市内においては、平成28年から令和2年までの5年間に踏切事故は発生していない。

◎交通事故件数の推移（過去10年間）



2 課題

(1) 道路交通安全対策

近年、道路交通事故による死傷者数が減少していることを考えると、これまでの交通安全計画に基づき実施されてきた施策には一定の効果があったものと考えられる。

このため、従来の交通安全対策に加え、経済社会情勢、交通情勢の変化等に対応し、実際に発生した交通事故に関する情報の収集、分析を充実し、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規施策を推進する。

その際、最近及び今後の経済社会情勢や交通情勢等を踏まえ、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

全国的に高齢化が進む中、高齢者が安全かつ安心して外出や移動することができる交通社会の形成が必要である。

そのためには、高齢者の実態に即した交通安全対策を推進する必要がある。現に、県下では道路横断中の高齢歩行者事故の割合が高くなっており、また、高齢運転者の増加に伴い交通事故の増加も懸念される。これらの特徴を踏まえ、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と、自動車を運転する場合に分けて対策を推進する。

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生活環境を設計するというユニバーサルデザイン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の形成を図る。

さらに、高齢者の交通安全を図っていくためには、交通安全活動を、高齢者が日常的に利用する機会の多い医療機関や福祉施設等と連携して実施していくことや、高齢者の事故が居住地の近くで多く発生していることから、地域における生活に密着した交通安全活動を充実させることが重要である。

子どもの安全確保については、登下校時の見守り活動や通学路等における危険個所の把握、危険予知能力の育成を引き続き積極的に推進する必要がある。

イ 生活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。

このような情勢を踏まえ、人優先の考え方のもと、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など、歩行者の安全確保対策を推進していく必要がある。

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可能性もあるため、それぞれの対策を講じる必要がある。

このため、地域における道路交通事情等を十分に踏まえ、今後は各地域の生活道路を対象として、ゾーン30* など生活道路における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など、総合的に交通安全対策を推進する。

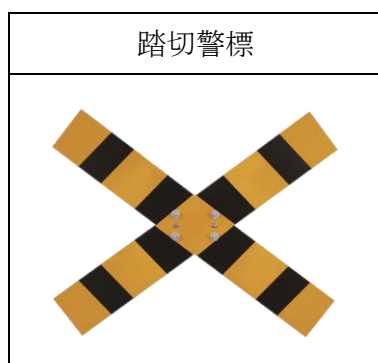
* ゾーン30	生活道路における歩行者や自転車の安全な通行を確保するため、生活道路が集中する区域をゾーンとして指定し、ゾーン内の最高速度を時速30kmに規制するほか、ゾーン入口に路面表示の整備を行い、自動車の速度や抜け道利用を抑制するもの。 下松市では、平成26年9月30日から花岡地区と中央地区の一部を、平成29年3月29日から清瀬町地区を「ゾーン30」に指定し、運用を開始している。
---------	--

路面表示	速度規制表示①	速度規制表示②
		

（2）踏切道における交通安全対策

踏切道にあっては、構造の改良、踏切保安設備の整備、交通規制、第4種踏切（踏切警報機がなく踏切警標だけの踏切）の安全対策など、課題が残されていることから、引き続き改善に向けJRに働きかけていく。

また、高齢者等の歩行者対策など、それぞれの踏切の状況を踏まえ、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

安全で安心して暮らせる社会の実現は、市民すべての願いである。

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すべてが、人命尊重の考え方に立って、相互理解と思いやりを持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すべ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、交通安全は地域社会と密接な関係を有することから、地域の交通事情等を踏まえた上で、それぞれの地域における活動を強化していくことが重要であり、交通安全に関する新たな仕組みづくりや方策を生み出していくなど、地方公共団体の果たす役割は大きい。

その上で、行政、家庭、学校、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参加し、協働していくことが有効である。

中でも、交通事故の被害者やその遺族は、交通事故により家族を失い、傷害を負わされるなど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、地域における安全安心まちづくり活動としての取組を推進する。

1 交通安全思想の普及徹底

(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

ア 幼児に対する交通安全教育の推進

幼児に対する交通安全教育は、心身の発達段階に応じて、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、保育園、児童館等においては、家庭及び関係機関、団体等と連携、協力を図りながら、日常の教育、保育活動のあらゆる場面をとらえて交通安全

教育を計画的かつ継続的に行う。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、教職員の指導力の向上を図る

また、下松市パンダクラブ* を中心とした活動の充実を図る。

* 下松市パンダクラブ	市内幼稚園が所属する「下松市幼稚園交通安全協議会」と保育園等が所属する「下松市児童福祉施設交通安全協議会」で組織されている団体。リーダー、サブリーダーのもと園児及び保護者を対象に交通安全教育を実施する。
-------------	---

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、心身の発達段階に応じて、歩行者及び自転車の利用者として必要な技能及び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、道路交通における危険を予測し、これを回避して安全に道路を通行する意識及び能力を高めることを目標とする。

また、下松市安全会議交通指導員、地域見守り隊、防犯パトロール隊、下松市学校ガードボランティアなど、地域ボランティアの協力を得て、児童に対する交通安全指導を行うなど、小学生に対する交通安全教育の充実を図る。

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、思いやりを持って、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。

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、二輪車の運転者や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。

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、社会人等に対する交通安全教育の充実に努める。

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。

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や判断能力の衰え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、交通安全教育を受ける機会が少ない高齢者を中心に、出前講座の開催や重大交通事故等が発生した現場での注意喚起、高齢者宅訪問による交通事故防止の啓発を行うほか、反射材用品の活用等、交通安全用品の普及に努める。

さらに、下松市の高齢者を交通事故から守る会（シニアクラブ下松）と連携し、交通安全教室の開催や高齢者交通指導員の委嘱、交通安全に関する功労者及び功労団体の表彰を行うなど、高齢者の交通安全意識の高揚を図る。

キ 障がい者に対する交通安全教育の推進

障がい者に対しては、交通安全のために必要な技能や知識の習得のため、地域における福祉活動の場を利用するなど、障がいの程度に応じたきめ細かい交通安全教育を推進する。

(2) 普及啓発活動の推進

ア 交通安全運動の推進

市、警察署、交通安全協会など下松市安全会議の構成機関、団体が相互に連携しながら、市民総参加の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習慣付ける。

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る。

さらに、運動終了後に効果を検証、評価することで、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、車両としての交通ルール遵守と正しい交通マナーを実践することの重要性を研修会等を通じて周知する。

自転車の安全利用を促進するため、「自転車安全利用五則*」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、自転車のライト点灯を徹底し、自転車の側面等への反射材用品の取付けを促進する。

* 自転車安全利用五則	<ol style="list-style-type: none">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<ul style="list-style-type: none">○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
-------------	---

ウ 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

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、市、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する。

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すべての座席でのシートベルト着用の徹底を図る。

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、幼稚園、保育園、児童館等と連携し、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。

また、交通安全協会等の無料貸し出し支援制度によりチャイルドシートの利用促進を図る。

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ある反射材用品や自発光式ライト等の装着等について、特に、歩行中の交通事故死者数の中で高い割合を占める高齢者に対して、「反射材活用促進の日（毎月9日）」を積極的に広報するとともに、反射材用品等の視認効果、使用方法等についての理解を深めるための交通安全教育の実施に努める。

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とともに、地域、職域等における飲酒運転根絶の取組を促進し、「飲酒運転をしない、させない」という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るとともに、乱用防止の啓発に努める。

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、市広報及びホームページ等の広報媒体を活用して、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、子ども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

「交通安全は家庭から」と言われるように、交通安全に果たす家庭の役割は極めて大きいことから、家庭向け広報媒体の積極的な活用、自治会等を通じ、家庭への浸透を図る。

(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に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。

* 高齢者マーク



70歳以上の運転者が普通自動車を運転するときは、高齢者マーク（高齢運転者標識）を車体の前面と後面の所定の位置につけて運転するように努めなければならない。

（道路交通法第71条の5第3項）

(イ) 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、交通事故防止に関する意識啓発等が図れるよう、警察署から配信される「星ふる街安全・安心ニュース」やホームページ等を通じて、事故データや事故多発地点に関する情報の提供に努める。

(ウ) 「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。

(エ) 早め点灯の普及啓発

季節や気象の変化等に応じて、各種広報媒体や交通情報板の表示等により自動車前照灯の早め点灯を促す。

(オ) 「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。

(カ) 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、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、「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。

* コースアウト4（し）ない運動	1 ぼんやりしない 2 わき見しない 3 居眠りしない 4 携帯電話を使用しない
------------------	---

(キ) 高齢者交通事故防止対策の推進

高齢者の関与する交通死亡事故が増加傾向にあることから、市、警察署、交通安全協会、老人を交通事故から守る会（シニアクラブ連合会）等が連携して、年2回の「高齢者の交通事故防止県民運動」期間を中心に、運転卒業証制度* 等の高齢運転者対策や交通安全教室等の啓発活動など、重点的に高齢者の交通事故防止対策を推進する。

* 運転卒業証制度	山口県警が実施している制度で、65歳以上の方が有効期間中に運転免許を自主返納すると、「運転卒業証」と「運転卒業業者サポート手帳」また「運転経歴証明書（有料）」の交付を受けることができ、それらを協賛企業、団体に提示することにより、タクシーの運賃割引や各種施設の料金割引など、様々なサービスを受けることができる。
-----------	--

（３）高齢者運転免許自主返納記念品配付事業の推進

運転卒業証制度を活用し、令和2年度から運転免許証を自主返納した65歳以上の市民に対し記念品を配付し、運転免許自主返納を促すことで高齢者の運転による交通事故防止を図る。

（４）民間団体等の主体的活動の推進

交通安全を目的とする民間団体に対しては、交通安全指導者の養成等の事業及び諸行事に対する援助並びに交通安全に必要な資料の提供活動を充実するなど、その主体的な活動を促進できるよう積極的な支援を図る。

また、地域団体、自動車製造、販売団体、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、交通安全運動等の機会を活用して働きかけを行う。

（５）住民の参加、協働の推進

交通安全対策を進める上で、「自らの身は自ら守る」という意識のもと、市民が主体的に交通安全に関心を持ち行動することが重要である。

また、各地域の実情に応じた、住民に身近な交通安全対策も必要である。

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

具体的には、県内のドライバーを対象とした「無事故・無違反コンテスト150」等交通事故抑止キャンペーンへの積極的な参加を促していく。

2 道路交通環境の整備

（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いまだ十分とはいえず、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、人優先の立場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い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の形成を推進する。

(2) 交通安全施設等の整備

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方のもと、「ゾーン30」や「あんしん歩行エリア*」などの面的な交通事故防止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、安全上課題のある交差点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。

* あんしん歩行エリア	歩行者、自転車の事故対策を集中的に実施するために、平成21年3月に警察庁と国土交通省が全国582地区を指定したもの。下松市では、大手町地区を中心とした約0.8㎢が指定されている。
-------------	---

イ 幹線道路における交通安全対策の推進

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、事故危険箇所など、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。

(3) 自転車利用環境の総合的整備

市、道路管理者、警察、鉄道事業者等が連携し、駅周辺等における放置自転車の整理、撤去を行い、適切な自転車利用環境の整備を推進する。

(4) 歩行空間のバリアフリー化

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、病院等を結ぶ歩行空間の連続的、面的なバリアフリー化を積極的に推進する。

(5) 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

電柱、看板等工作物の設置、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、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 子どもの遊び場等の確保

路上遊戯等による交通事故の防止のため、市内には、都市公園114箇所が整備されているが、小住宅集合地域等子ども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については関係機関と協議を図り、遊び場等の確保に努める。

ウ 道路法に基づく通行の禁止又は制限

道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するため、道路の破損、決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。

エ 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を実施する。

3 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」）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、未選任事業所を一掃し、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。

4 道路交通秩序の維持

暴走族による各種違法事案を未然に防止し、交通秩序を確保するとともに、青少年の健全な育成を図るため、関係機関、団体と連携し、暴走族対策を推進する。

具体的には、暴走族追放の気運を高揚させるため、広報啓発活動に努める。


また、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、青少年が暴走族に加入しないよう、家庭、学校、職場、地域など社会全体で支援活動を推進する。

5 自転車の安全性の確保

自転車の安全利用を確保し、自転車事故の防止を図るため、「自転車安全利用五則」を徹底するとともに、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。

自転車利用者が加害者となる交通事故で、高額な賠償額となる事案が発生していることから、TSマーク*を含め、損害賠償責任保険等への加入を促進する。

さらに、ライト点灯の徹底と反射器材等の普及促進を図り、夜間における自転車の交通事故防止を図る。

<p>* TSマーク Traffic Safety Mark</p> 	<p>(公) 日本交通管理技術協会が認定した自転車安全整備店で、自転車安全整備士が点検整備した普通自転車に貼付されるもので、傷害保険と賠償責任保険が付いている。</p> <p>TSマークには、青色マーク（第一種）と赤色マーク（第二種）があり、補償内容が異なる。</p> <p>※保険の有効期間は、TSマークに記載されている点検日から1年間</p>
---	---

6 救助、救急活動の充実

(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、救急体制の整備

大規模道路交通事故等の多数の負傷者が発生する大事故に対処するため、連絡体制の整備、救護訓練の実施及び災害派遣医療チーム（DMAT）*の活用等、救助、集団救急事故体制を推進する。



<p>* 災害派遣医療チーム（DMAT） Disaster Medical Assistance Team</p>	<p>医師、看護師、業務調査員で構成され、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現場に急行する医療チーム</p>
---	---

ウ 自動体外式除細動器（AED）*の使用を含めた心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動の推進

バイスタンダー（現場に居合わせた人）による応急手当の実施により、救命

効果の向上が期待できることから、AEDの使用も含めた応急手当について、消防機関等が行う講習会等、普及啓発活動を推進する。

* 自動体外式除細動器（AED） Automated External Defibrillator	心停止患者の心臓にショックを与え、心臓の動きを正常に戻すための医療器具
--	-------------------------------------

AED表示例①	AED表示例②
	

エ 救急救命士の養成、配置等の促進

プレホスピタルケア（救急現場及び搬送途上における応急処置）の充実のため、救急隊に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。

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推進するとともに、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。

(2) 救急関係機関の協力関係の確保

救急医療施設へ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。

7 交通事故被害者の救済

(1) 交通災害共済の普及

加入者が交通事故に遭った場合、会費から見舞金を支給する相互扶助制度として、「交通災害共済制度」を山口県市町総合事務組合に委託し運営しているが、共済制度の安定的な運営を図るため、自治会、市広報等を通じて加入促進を図る。

(2) 交通事故相談窓口に関する情報提供

山口県交通事故相談所、自動車保険請求相談センター、(財)日弁連交通事故相談センター等と連携を図り、市広報やホームページを積極的に活用し、各種相談窓口の情報提供を行う。

第2 踏切道の交通安全

踏切事故は、長期的には減少傾向にあるが、鉄道運転事故の約4割を占め、改良をすべき踏切道が残されているのが現状である。

市内では、JR岩徳線、山陽本線の鉄道踏切が多く存在し、特に自動車交通量が多い踏切道については、自動車の運転者や歩行者等の踏切通行者に対し、交通安全意識の向上や踏切支障時における非常ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図る。

第5章 計画の推進

1 実施計画の策定

毎年度、年4回実施される交通安全運動期間において、本計画に基づき「交通安全運動実施計画」を作成し、交通安全対策の具体的な推進を図る。

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、市民総参加の運動として対策を推進する。

第 1 1 次下松市交通安全計画

～星ふるまちの交通安全、安全安心まちづくり～

発行日 令和4年（2022年） 月

発 行 山口県下松市

編 集 下松市生活環境部生活安全課

〒744-8585

山口県下松市大手町3丁目3番3号

TEL 0833-45-1828

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