

## 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、職種において人手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交通事故死者数0 (ゼロ) 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年間に於いて年間最低重傷者数が14人の実績があることから、年間14人以下を旨とする。

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。

