

第11次
周南市交通安全計画
(案)

(令和3年度～令和7年度)

- 交通事故ゼロの周南市を目指して -

令和3年 月
周南市

目 次

第1章 計画策定に当たって	3
1 計画策定の趣旨.....	3
2 計画の位置づけ.....	3
3 計画の期間.....	3
第2章 計画策定の基本的考え方	4
1 基本目標.....	4
2 推進上留意すべき事項.....	4
(1) 交通社会を構成する三要素.....	5
(2) 今後5年間(計画期間)において特に注視すべき事項.....	5
(3) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進.....	6
(4) 地域ぐるみの交通安全対策の推進.....	7
3 施策の方向.....	7
(1) 交通安全思想の普及徹底.....	7
(2) 通学路等における交通安全対策の推進.....	7
(3) 交通事故から高齢者等を守る対策の推進.....	7
(4) 救助・救急活動、被害者等支援の充実.....	8
第3章 現状と課題	9
1 現状.....	9
(1) 道路交通事故の現状等.....	9
(2) 踏切事故の現状と特徴.....	11
2 課題.....	11
(1) 道路交通安全対策.....	11
(2) 踏切道における交通安全対策.....	13
第4章 施策の内容	14
第1節 道路交通の安全	14
1 交通安全思想の普及徹底.....	15
(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進.....	16
(2) 効果的な交通安全教育の推進.....	20
(3) 普及啓発活動の推進.....	20
(4) 民間団体等の主体的活動の推進.....	25
(5) 地域における交通安全活動への参加・協働の推進.....	25
2 道路環境の整備.....	25
(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.....	26
(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.....	26
(3) 幹線道路における交通安全対策の推進.....	27
(4) 交通安全施設等の整備事業の推進.....	27
(5) 高齢者等の移動手段の確保・充実.....	28

(6) 歩行空間のユニバーサルデザイン化の推進	28
(7) 無電柱化の推進	28
(8) 効果的な交通規制についての検討.....	29
(9) 自転車利用環境の総合的整備	29
(10) 公共交通機関利用の促進.....	30
(11) 災害に備えた道路交通環境の整備	30
(12) 総合的な駐車対策の推進.....	30
(13) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備	30
3 安全運転の確保.....	31
(1) 運転者への啓発	32
(2) 安全運転管理の推進.....	32
(3) 交通労働災害の防止等	33
(4) 道路交通情報の充実.....	33
4 道路交通秩序の維持.....	33
(1) 交通事故抑止に資する指導取締りの要請.....	33
(2) 暴走族対策の推進	34
5 車両の安全性の確保	34
(1) 車両の安全対策の推進	34
(2) 自動運転車の理解促進	35
(3) 自転車の安全性の確保	35
6 救助・救急活動の充実.....	35
(1) 救助・救急体制の整備	36
(2) 救急関係機関の協力関係の確保等.....	36
7 被害者支援の充実と推進.....	37
(1) 自動車損害賠償保障制度の充実等.....	37
(2) 損害賠償請求に関する援助活動の推進.....	37
(3) 交通事故被害者支援の充実強化.....	37
第2節 踏切道における交通の安全	38
1 踏切道の安全に関する知識の普及.....	39
2 踏切道の交通の安全及び円滑化等を図るための措置	39
第3節 目標指標.....	39
1 道路交通の安全.....	39
2 踏切道の交通の安全	40
第5章 計画の推進.....	40
1 実施計画の策定.....	40
2 効果的・効率的な対策の推進	40
3 参加・協働型の交通安全活動の推進.....	40
資料.....	41

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年度から10次にわたり交通安全計画を策定し、関係機関・団体が連携し、各般にわたる交通安全対策を総合的かつ計画的に推進してきた。

この結果、「第10次周南市交通安全計画(平成28年度～令和2年度)」の数値目標である人身事故発生件数（年間）620件以下を平成27年以降連続で達成しており、令和2年は318件とさらに減少している。

一方で、交通死亡事故については下げ止まりの傾向で推移していることから、重大事故を防ぐための更なる対策の実施が必要である。

このため、「第2次周南市まちづくり総合計画」において、交通事故の防止による安心して生活できるまちづくりを推進するとともに、「第11次周南市交通安全計画」では、前計画の方針を継承しつつ、令和3年度から令和7年度までの本市における陸上交通の安全に関する施策の大綱を定め、本計画に基づき、国及び県の関係行政機関等や交通関係の団体等と緊密に連携し、交通の状況や地域の実態に応じた交通安全に関する施策を推進することにより、市内の交通事故の防止を図り、交通事故のない安全で安心な周南市を目指すこととする。

2 計画の位置づけ

この計画は、交通安全対策基本法に基づく周南市の計画であり、「第2次周南市まちづくり総合計画（しゅうなん共創共生プラン）後期基本計画」の分野別計画である。

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

「交通事故ゼロの周南市を目指して」

を実現するため、人命尊重の理念に基づき、交通事故のない社会を目指す。

2 推進上留意すべき事項

本計画においては、道路交通、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、市民の理解と協力により本計画を推進する。

また、今後5年間（計画期間）において特に4つの事項について注視するとともに、2つの対策を講じる。

【交通社会を構成する三要素】

- ①人間に係る安全対策
- ②交通機関に係る安全対策
- ③交通環境に係る安全対策



【今後5年間の注視事項】

- ①人手不足への対応
- ②先進技術導入への対応
- ③高まる安全への要請と交通安全
- ④新型コロナウイルス感染症の影響の注視

【その他留意すべき2つの対策】

- ①交通実態等を踏まえたきめ細かな対策
- ②地域ぐるみの交通安全対策

(1) 交通社会を構成する三要素

●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。

●交通機関に係る安全対策

交通機関の安全対策は、人の移動や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。

●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、歩道の整備を実施するなど、人優先の交通安全対策の推進を図る。

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、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) 今後5年間(計画期間)において特に注視すべき事項

●人手不足への対応

交通に関わる多岐に渡る分野・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。

●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（搭乗型移動支援ロボット、立ち乗り電動二輪車（セグウェイ）等）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。

●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であっても、確実に交通安全を図り、そのために、市、県、国、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。

●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

交通事故を減少させるため、発生地域、場所、形態などを分析し、効果的・効率的な施策を推進する。

また、本計画期間中であっても、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、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る。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促進するため、住民の交通安全意識を醸成していく。

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支援する。

(2) 通学路等における交通安全対策の推進

通学路の定期的な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、地域ボランティア等による登下校時の見守り活動を支援する。

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するとともに、悪質ドライバー排除のため、街頭活動を実施する。

(3) 交通事故から高齢者等を守る対策の推進

高齢者に対しては、様々な機会を通じて交通安全教育を実施し、高齢ドライバーの交通安全定期診断の実施など、社会情勢の変化を踏まえた交通安全対策の推進を図る。

また、高齢でないドライバーに対しては、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とともに、安全確保のための道路環境整備に努める。

(4) 救助・救急活動、被害者等支援の充実

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・救急活動の充実を図る。

また、交通事故被害者等に対する支援の充実を図る。

第3章 現状と課題

1 現状

(1) 道路交通事故の現状等

●現状

第10次周南市交通安全計画の期間中、計画の目標である「交通事故死者数（年間）3人以下」については、下げ止まりの傾向で推移している。

また、第10次周南市交通安全計画のもう1つの目標「人身事故発生件数（年間）620件以下」については、平成27年以降は継続して達成しており、令和2年は318件とさらに減少している。

負傷者数については、平成25年以降連続で減少し、令和2年は354人であった。

表1 死者数、人身事故発生件数及び負傷者数の推移

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	6	5	5	4	5
うち高齢者	4	4	1	4	3
人身事故発生件数	594	536	449	353	318
負傷者数	696	631	540	408	354

●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、おおむね全死者の半数以上を占めており、このうち約4割が歩行中の事故で、その中でも横断歩道横断中が約3割を占めている。

また、道路形状別では、交差点及び直路での事故が約9割近く発生しており、カーブにおいては、死者数の割合が高い。

事故原因となる違反種別では、安全運転義務違反が約5割近くを占めている。

表2 高齢者死者構成率の推移

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	6	5	5	4	5
うち高齢者	4	4	1	4	3
高齢者割合	67.0%	80.0%	20.0%	100.0%	60.0%

表3 当事者状態別高齢死者数（平成28年～令和2年）

区 分	歩行者	自転車	二輪車	自動車
高齢死者数	6	1	1	8
構成率	37.5%	6.3%	6.3%	50.0%

事故形態区分	人対車両			列車
死者行動区分	横断歩道 横断中	その他 横断中	その他	—
高齢歩行者死者数	2	1	2	1
構成率	33.3%	16.7%	33.3%	16.7%

表4 交通事故件数及び交通事故死者数の道路形状別推移

区分	平成28年		平成29年		平成30年		令和元年		令和2年	
	件数	死者数	件数	死者数	件数	死者数	件数	死者数	件数	死者数
交差点	205	2	211	1	174	2	147	0	123	3
交差点付近	36	2	34	1	19	0	12	0	8	0
カーブ	22	1	20	1	19	0	6	1	11	2
直路	300	0	249	1	217	2	153	3	161	0
列車	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0
その他	30	0	22	1	20	1	35	0	15	0

表5 違反種別における安全運転義務違反の割合

区 分	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
件数	594	536	449	353	318
安全運転義務違反件数	333	251	204	164	156
構成率	56.1%	46.8%	45.4%	46.5%	49.1%

●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。また、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。

(2) 踏切事故の現状と特徴

●現状

第10次周南市交通安全計画においては、「踏切事故件数ゼロ」を目標としていたが、計画期間中には1件の事故が発生した。

●特徴

1件の事故は、高齢の歩行者が線路内において列車と衝突したものである。

表6 踏切事故の事故件数の推移

区分	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
事故件数	1	0	0	0	0
死者数	1	0	0	0	0
負傷者数	0	0	0	0	0

2 課題

(1) 道路交通安全対策

●高齢者と子供の安全確保

本市における高齢化率は、令和3年4月1日現在、33.0%と、ほぼ3人に1人が65歳以上の高齢者である。

このため、高齢者が安心して外出できる交通環境の整備が必要である。

具体的には、道路横断中の高齢歩行者事故の割合が高いことや、高齢運転者による事故の増加が懸念されることから、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、多様なモビリティ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の活用等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の形成を図る。

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等に取り組む。

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。

●生活道路における安全確保

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など、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役割を果たす人材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) 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平成29年から発生していないことを考えると、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、ひと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、開かずの踏切への対策や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4章 施策の内容

第1節 道路交通の安全

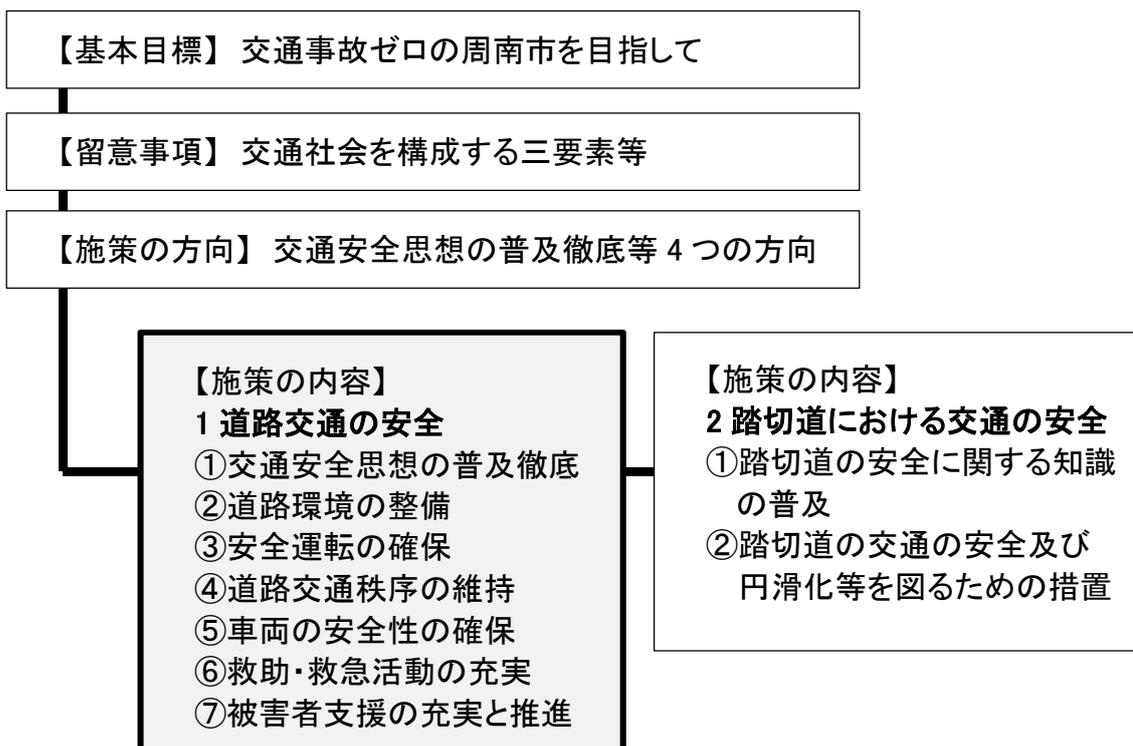
安全で安心して暮らすことのできる社会の実現は、市民全ての願いである。その中でも交通事故は、1日当たり平均1人程度の傷者が発生するなど、市民にとって「最も身近な危険」であることを認識し、交通社会に参加する市民全てが、人命尊重の考え方に立って、相互理解と思いやりをもって行動することが、究極的には交通事故のない社会を目指す上で重要である。

死者数の一層の減少は勿論、事故そのものの減少には、地域が主体となって行うことが有効である。

そして、総合的な交通安全対策の推進に当たっては、行政、学校、家庭、職場、団体、企業等の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協働することで、地域の実情を踏まえた、きめ細かい交通安全対策を実施することが有効である。

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、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、超高齢社会が進展する中で、高齢者の交通安全の意識を向上させ、他の世代は高齢者の特性を知り、その上で高齢者を保護し、また、高齢者に配慮するための啓発活動を推進する。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の施行も踏まえ、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。

交通安全教育の実施については、周南市交通教育センター（以下「交通教育センター」という。）が主体となり、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に実践し、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、必要な情報提供に努める。

また、家庭・地域・職場・学校から着実に交通安全教育が広まるよう広報・啓発を実施する。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。

普及啓発活動については、国、県、市、警察、学校、関係団体、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。

(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

●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、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。

○交通教育センターにおける交通安全教育

幼児（4・5歳児）の交通安全講習については、警察等と連携し、歩道の安全な歩き方、道路の安全な横断の仕方、信号の見方、危険な行動の禁止、保護者との行動の重要性等について、地域の実情や幼児の実態にあわせた講習プログラムを策定し、交通安全教育指導用備品等を活用し、参加・体験・実践型の講習（交通教育センターでの教室や巡回教室など）を実施する。

また、講習をより効果的なものとするため、安全な通園及び日常生活における交通安全意識の向上のための教材等を作成し、配布する。

○幼稚園・保育所等における交通安全教育

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・団体における交通安全教育

幼児の心身の発達を踏まえた幅広い教材・教具・情報の提供、交通教育センター等の活用により、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、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教育等を行う。

●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。

○交通教育センターにおける交通安全教育

小学生の交通安全講習については、警察等と連携し、標識の種類と見方、登下校時の行動、危険な行動の禁止、自転車の安全利用、自動車の合図、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、地域の実情や児童の実態に合った講習プログラムを策定し、交通安全教育指導用備品等を活用し、参加・体験・実践型の講習（交通教育センターでの教室や巡回教室など）を実施する。

また、講習をより効果的なものとするため、安全な通学及び日常生活における交通安全意識の向上のための教材等を作成し、配布する。

○小学校における交通安全教育

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。

○関係機関・団体における交通安全教育

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、交通教育センター等を活用し、交通知識の習得や自転車の体験型学習等により、小学生に対する補完的な交通安全教育の推進を図る。

また、通学路における小学生を指導するよう、保護者を対象とした交通安全講習会等を開催する。

●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。

○交通教育センターにおける交通安全教育

中学生の交通安全講習については、警察等と連携し、自転車の法的位置づけ、路上駐輪の禁止、自転車の安全な利用、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、地域の実情や生徒の実態に合った講習プログラムを策定し、交通安全教育指導用備品等を活用し、参加・体験・実践型の講習（交通教育センターでの教室や巡回教室など）を実施する。

また、講習をより効果的なものとするため、安全な通学及び日常生活における交通安全意識の向上のための教材等を作成し、配布する。

○中学校における交通安全教育

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、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。

○関係機関・団体における交通安全教育

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、地域において、保護者対象の交通安全講習会や中学生に対する補完的な交通安全教育の推進を図る。

●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。

○交通教育センターにおける交通安全教育

高校生の交通安全講習については、警察等と連携し、交通法規の遵守、暴走行為の禁止、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、加害者になりうるといった運転者の責任、自転車事故の恐ろしさ、応急手当等について、地域の実情や児童の実態に合った講習プログラムを策定し、交通安全教育指導用備品等を活用し、参加・体験・実践型の講習（交通教育センターでの教室や巡回教室など）を実施する。

また、講習をより効果的なものとするため、安全な通学及び日常生活における交通安全意識の向上のための教材等を作成し、配布する。

○高等学校における交通安全教育

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。

○関係機関・団体における交通安全教育

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。

●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、交通教育センターと警察等が連携し、自動車等の安全運転の確保の観点から、交通安全の啓発に努めるとともに、自転車での通勤が増加傾向であることから、事業所と連携し、交通教育センターを活用した自転車講習等の開催により、安全運転の意識の醸成及びの技術の向上を図る。

●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、交通教育センターと警察等が連携し、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。

高齢者に対する交通安全教育を推進するため、高齢者に対する交通安全指導体制の充実に努めるとともに、交通教育センター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実施する。

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、交通安全教育を実施する。

さらに、交通安全教育を受ける機会が少ない高齢者を中心に、出前講習会の開催や重大交通事故等が発生した現場での注意喚起のほか、反射材用品の活用等、交通安全用品の普及を図る。

●障害者に対する交通安全教育の推進

障害者に対しては、交通教育センターと警察等が連携し、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

話通訳者の協力や字幕入りDVDの活用等に努めるとともに、参加・体験・実践型の交通安全教育を開催するなど、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。

●外国人に対する交通安全教育の推進

外国人に対しては、交通教育センターと警察等が連携し、自国における交通ルールをそのまま継続するのではなく、日本の交通ルールやマナーに関する知識を習得し、日本の交通ルールに適應していけるよう交通安全教育を推進する。

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。

(2) 効果的な交通安全教育の推進

交通安全教育に当たっては、交通教育センターにおいて、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、交通教育センター内での教室や巡回教室、また施設にて実施する企画を参加・体験・実践型の教育方法にて積極的に実施する。

また、交通教育センターにおいては、交通安全教育を行う機関・団体と連携を図り、交通安全教育に関する情報の共有、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、また、各団体等における高齢者や外国人等への交通安全教育時の交通教育センターの模擬コースの利用等による効果的な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検討して行く。

(3) 普及啓発活動の推進

●交通安全運動の推進

周南市交通安全対策推進協議会等の構成機関・団体等が相互に連携し、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図る。

交通安全運動の重点は、国・県が定める重点や交通情勢を反映した事項等を踏まえ設定する。（春・夏・秋・冬の運動実施、交通事故ゼロの日の活動等）

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の周知に努め、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努める。

●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、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。

●自転車の安全利用の推進

○自転車の正しい乗り方等に関する交通安全教育

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。

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。

○自転車損害賠償責任保険等への加入促進

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促進する。

○自転車のライト点灯の徹底

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促進するとともに、自転車の盗難を阻止するため、鍵掛等の必要性についての啓発を強化する。

○自転車乗車用ヘルメットの着用促進

警察等と連携し、自転車に同乗する幼児の安全を図るため、保護者を対象に、幼児の同乗による運転操作への影響等を自覚できる参加・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、全ての年齢層の自転車利用者に対しても、ヘルメット着用の促進を図る。

○自転車の定期的な点検・整備の促進

自転車の利用者が自転車を安全で適正に利用するために、定期的に点検整備を受けるよう啓発を実施するとともに、自転車小売業者等や関係団体と協力しながら点検整備の必要性の情報提供に努める。

●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。

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全ての座席でのシートベルト着用の徹底を図る。

●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、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。

●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努める。

●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等と連携して、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。

●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、広報車両・看板を始め、ケーブルテレビ、新聞や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の実態を反映したものなど、訴求効果の高い広報に努める。

●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。

○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。

○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。

○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。

○交通安全活動に関する会議の開催

交通安全山口県対策協議会等の関係機関・団体による会議に参加し、交通安全に関する情報交換や情報共有・交換を図り、連携を強化する。

○「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。

○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自動車前照灯の早め点灯を促す。

○「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」を推進する。

○「おもてなし交通安全県民運動」の推進

市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。

○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。

○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。

(4) 民間団体等の主体的活動の推進

●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、行事への支援、情報提供を行う。

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、効果的かつ積極的に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掛けを行う。

●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山口県交通指導員等連絡協議会の運営を支援するとともに、周南市交通指導員等には指導員自身が指導中に事故に巻き込まれないよう意識付けの徹底や更なる交通知識の習得のための研修等の活動を充実する。

また、交通ボランティア等の高齢化が進展する中、交通安全の取組を、着実に次世代につないでいくよう幅広い年代の参画に努める。

(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。

2 道路環境の整備

道路交通環境の整備に当たっては、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。

(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

これまでの「車中心」の交通安全対策から、「人優先」の考え方に見直し、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。

このため、関係機関と連携して、歩道等の交通安全施設の整備や効果的な交通規制の推進など、安心・安全な道路環境の整備に努める。

●生活道路における交通安全対策の推進

関係機関と連携し、車両速度の抑制対策等に取り組み、子供や高齢者等が安心して通行できる道路空間の確保に努める。

また、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、歩行者保護の観点に立った啓発を推進する。

●通学路等における交通安全の確保

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、「周南市通学路総合安全プログラム」に基づく「周南市通学路安全推進会議」の開催や定期的な合同点検の実施、危険箇所の対策の改善・充実等の取組を、学校、教育委員会、警察、道路管理者等の関係機関が連携し、継続して推進する。

●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、市街地の道路のバリアフリー化に努める。

(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

幹線道路と生活道路が適切に機能分化されるよう、必要に応じて道路管理者に整備を要請する。

さらに、一般道路に比べて死傷事故率が低く安全性の高い幹線道路の利用促進を図る。

●事故危険箇所対策の推進

特に事故の発生割合の大きい箇所について、公安委員会や道路管理者などの関係機関が連携し、安全施設の設置や道路の整備により安全な交通環境の整備に努める。

●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、関係機関と連携して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。

(4) 交通安全施設等の整備事業の推進

令和3年度から令和7年度までを計画期間とする社会資本整備重点計画に即して、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。

●交通安全施設等の維持管理

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、定期的な点検や緊急的な補修対応により、計画的で効率的な管理に努める。

●歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進

交通事故発生可能性を勘案しながら、関係者からの対策要望に基づき、生活道路の安全対策を推進する。

●交通円滑化対策の推進

交通安全に資するため、バイパスや未改良箇所の整備による走行環境の改善により、交通の円滑化を推進する。

●道路交通環境整備への住民参加の促進

地域住民や道路利用者の協働の下に交通安全施設等の点検を推進し、道路利用者等が日常から抱えている意見を道路交通環境の整備に反映するよう努める。

(5) 高齢者等の移動手段の確保・充実

高齢者等の交通安全の推進に資するために、令和 3 年 3 月に策定した本市の地域公共交通マスタープランである「周南市地域公共交通計画」に掲げる、高齢者等の移動手段の確保に向けた利便性や効率性を考慮した公共交通網の見直しや中山間地域におけるコミュニティ交通の整備、路線バスの利用促進のためのモビリティマネジメントの実施、さらに、交通事業者と連携した交通結節点やバス車両等のバリアフリー化など、様々な施策展開を図る。

(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、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、視覚障害者誘導用ブロックの設置等により、歩行空間の連続的・面な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）に基づく無電柱化推進計画を策定して事業を推進する。

また、緊急輸送道路を対象に新設電柱占用を禁止し、無電柱化を推進する。

(8) 効果的な交通規制についての検討

警察等と連携し、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、安全で円滑な交通流の維持を図る。

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ことについて、必要に応じて、警察等との検討を行う。

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ことについて、必要に応じて、警察等との検討を行う。

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ことについて、必要に応じて、警察等との検討を行う。

(9) 自転車利用環境の総合的整備

●安全で快適な自転車利用環境の創出

自転車利用者に歩行者と自転車が分離された自転車通行空間について、自転車の役割と位置付けを明確に周知することで、より安全で快適な自転車利用環境の創出を図る。

また、自転車通行の安全性を向上させるため、自転車の交通ルールや交通マナーの啓発を推進する。

●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、利用のされ方に応じた自転車駐車場等の整備を推進する。

また、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、道路管理者及び関係機関等が連携し、放置自転車等の整理・撤去等を図るとともに、自転

車安全利用推進に係る区域の設定を検討し、設定の際には街頭活動や啓発活動を通じ、自転車事故の削減を推進する。

(10) 公共交通機関利用の促進

交通渋滞が漫然運転を引き起こすことで、追突事故等を増加させることが懸念される。このため、公共交通機関の利用を促進することで、交通量を抑制し、道路交通渋滞の緩和を図る。

(11) 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するため、道路の適切な維持管理に努めるとともに、地域の特性に応じた道路改良事業などを推進する。

「道の駅ソレーネ周南」については、地震・津波等発生時に指定緊急避難場所として活用する。

(12) 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、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。

違法駐車については、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、地域交通安全活動推進委員の積極的な活用等により、住民の理解と協力を得ながら違法駐車を排除する気運の醸成・高揚を図る。

(13) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

●道路の使用及び占用の適正化等

○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。

○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、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扫するためには、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行い、道路の愛護思想の普及を図る。

○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。

●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。

●地域に応じた安全の確保

冬期の山間部においては、道路利用者の安全な通行を支援するため、適切な凍結防止剤散布や除雪の実施など、地域に応じた対策を適時実施する。

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に努める。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に努める。

また、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を図るための取組を進める。

(1) 運転者への啓発

●運転者対策の推進

運転者自身が安全意識を醸成するよう、交通安全運動期間を中心に啓発活動に取り組むとともに、無事故・無違反コンテストやテレマティクス技術を活用したエコドライブコンテスト等への参加を促進する。

●高齢運転者対策の推進

今後と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。

○適性検査等の実施

関係機関・団体等と連携して、運転能力の診断教室等を開催し、高齢運転者が自身の能力を自覚するよう促す。

○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。

●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を図る。

また、持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の整備・拡充を図る。

●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・交通安全運動等を通じて、着用効果の啓発を積極的に行う。

(2) 安全運転管理の推進

関係機関・団体と連携することで、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努める。

さらに、事業活動に伴う交通事故防止を促進するため、ドライブレコーダー等の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活用方法について、安全運転管理者等への周知を図る。

(3) 交通労働災害の防止等

交通労働災害防止のためのガイドラインの周知徹底により、事業場における管理体制の確立、適正な労働時間等の管理、適正な走行管理、運転者に対する教育、健康管理、交通労働災害防止に対する意識の高揚等を促進する。

(4) 道路交通情報の充実

道路交通に影響を及ぼす自然現象を的確に把握し、気象台から発表される気象警報・注意報等や地震・津波情報を迅速に伝達するとともに、関係機関等と連携した通行止め等の道路交通情報の周知に努める。

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、交通事故事件捜査、暴走族取締り等を通じ、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ついて重点的に交通指導取締りを要請する。

さらに、暴走族等対策を強力に推進するため、関係機関・団体と連携し、地域が一体となって暴走行為をさせない環境づくりを推進する。

(1) 交通事故抑止に資する指導取締りの要請

交通事故情勢等を踏まえ、事故多発路線等においては特に街頭活動を実施するとともに、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等については、指導取締りを要請する。

また、周南市交通安全対策推進協議会等による「違法駐車追放キャンペーン」等を実施し、迷惑と危険な違法駐車防止等の解決を図る。

(2) 暴走族対策の推進

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、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、青少年の健全育成を図る観点も含めて関係団体等と連携し、暴走族への加入阻止活動を推進する。

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等に伴い、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ことが肝要である。

(1) 車両の安全対策の推進

●先進安全自動車(ASV)の普及の促進

先進技術を利用して運転者の安全運転を支援するシステムを搭載した先進安全自動車(ASV)について、普及の促進を進める。

安全運転の責任は一義的には運転者にあることから、運転者の先進技術に対する過信・誤解による事故を防止するため、先進技術に関する理解醸成の取組を推進する。

●高齢運転者による事故が相次いで発生している状況を踏まえた安全対策の推進

ペダルの踏み間違いなど運転操作ミス等に起因する高齢運転者による事故が発生していることや、高齢化の進展により運転者の高齢化が今後も加速していくことを踏まえ、高齢運転者が自ら運転をする場合の安全対策として、安全運転サポート車の普及促進等の車両安全対策を推進する。

(2) 自動運転車の理解促進

交通事故の多くが運転者のミスに起因しているため、先進安全技術の活用に加え、自動運転の実用化は交通安全の飛躍的向上に資する可能性があると考えられる。

特に、自動運転機能が作動する走行環境条件への理解など、自動運転車について、ユーザーが過信・誤解することなく、使用してもらえよう取組を推進する。

(3) 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、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を適切に運用する。

また、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。

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、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促進する。

さらに、夜間における交通事故防止のため、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。

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。

(1) 救助・救急体制の整備

●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。

●応急手当の普及啓発活動の推進

現場におけ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、応急手当について普及啓発を推進する。

●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、救急救命士の養成を図るとともに、救急救命士がより高度な救急救命処置を行うための講習及び実習の受講を推進する。

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。

●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。

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。

(1) 自動車損害賠償保障制度の充実等

自動車損害賠償保障制度については、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。

このため、街頭活動等を通じて、自動車損害賠償責任保険（共済）の期限切れ、掛け忘れ防止、及び自賠責保険（自賠責共済）による救済を受けられないひき逃げや無保険（無共済）車両による事故の場合に、被害者を救済する自動車損害賠償保障事業について周知を図る。

(2) 損害賠償請求に関する援助活動の推進

●交通事故相談活動の推進

日弁連交通事故相談センターや交通事故紛争処理センター、犯罪被害者支援団体等と連携し、適切な交通事故相談活動を推進する。

●損害賠償請求に関する支援の強化

法務局や地方法務局、人権擁護委員による交通事故に関する人権相談のほか、交通事故の損害賠償請求の相談に関しては、日本司法支援センターや交通事故紛争処理センター、交通安全活動推進センター、日弁連交通事故相談センターへの早急な連携等により、被害者がいち早く相談のできる環境を整備する。

(3) 交通事故被害者支援の充実強化

●自動車事故被害者等に対する援助措置の充実

独立行政法人自動車事故対策機構や公益財団法人交通遺児等育成基金等を周知し、これらの関係機関・団体が設ける諸制度の活用を推進するとともに、民間の犯罪被

害者支援団体等と連携のもと、交通事故被害者等の心情に配慮した対応について徹底を図る。

また、周南市交通安全対策推進協議会においても交通遺児に対する激励金の支給事業を実施していることから、制度の周知及び活用により交通遺児の心身の健全な育成を推進する。

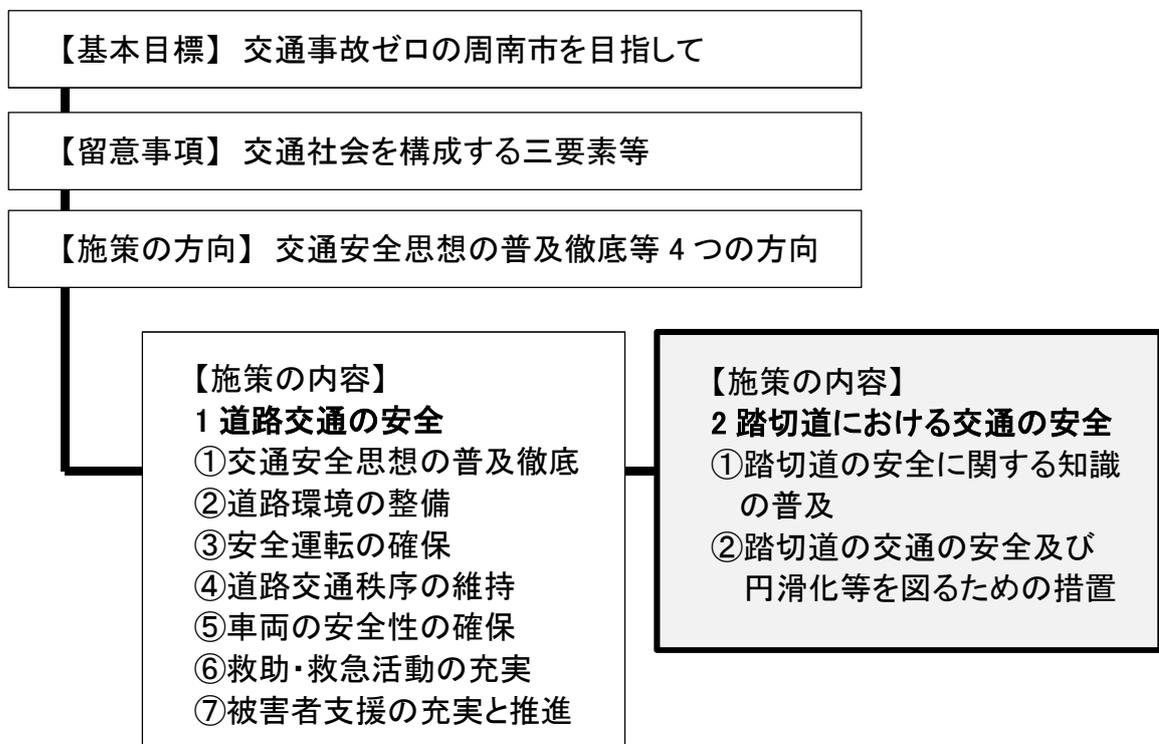
● 公共交通事故被害者への支援

公共交通事故が発生した場合の情報提供や被害者等が、事故発生後から再び平穏な生活を取り戻すため、国土交通省に設置した公共交通事故被害者支援室の活用を推進する。

第2節 踏切道における交通の安全

踏切事故は、前計画期間においては1件発生したところであり、いったん発生すると重大事故につながる可能性が非常に高い。

こうした現状を踏まえ、JRや道路管理者等と協力して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 踏切道の安全に関する知識の普及

踏切道の事故は、踏切通行者や鉄道利用者、鉄道沿線住民等が関係することから、これらの事故の防止には、鉄道事業者による安全対策に加えて、踏切道利用者等の理解と協力が必要である。

このため、幅広い関係者を対象として、全国交通安全運動や踏切事故防止についての啓発などの広報活動に取り組み、踏切道の安全に関する正しい知識の浸透と非常押ボタンの操作等の緊急措置についての周知を図る。

2 踏切道の交通の安全及び円滑化等を図るための措置

踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、必要に応じて、踏切道予告標、踏切信号機の設置や車両等の踏切通行時の違反行為に対する指導取締りを要請する。

また、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の周知徹底を図る。

第3節 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(年間)ゼロを目指す。
令和7年までに交通事故発生件数(年間)220件以下を目指す。

なお、「第2次周南市まちづくり総合計画（しゅうなん共創共生プラン）後期基本計画」では、代表的な目標指数を交通事故発生件数（市内で発生した年間人身事故件数）とし、令和6年度の目標値を260件としている。

2 踏切道の交通の安全

踏切事故死者数(年間)ゼロを目指す。

踏切事故はあってはならず、引き続き発生件数ゼロを目指す。

第5章 計画の推進

1 実施計画の策定

年度間計画である「周南市交通安全実施計画」を毎年度作成し、対策を総合的・計画的に推進する。

2 効果的・効率的な対策の推進

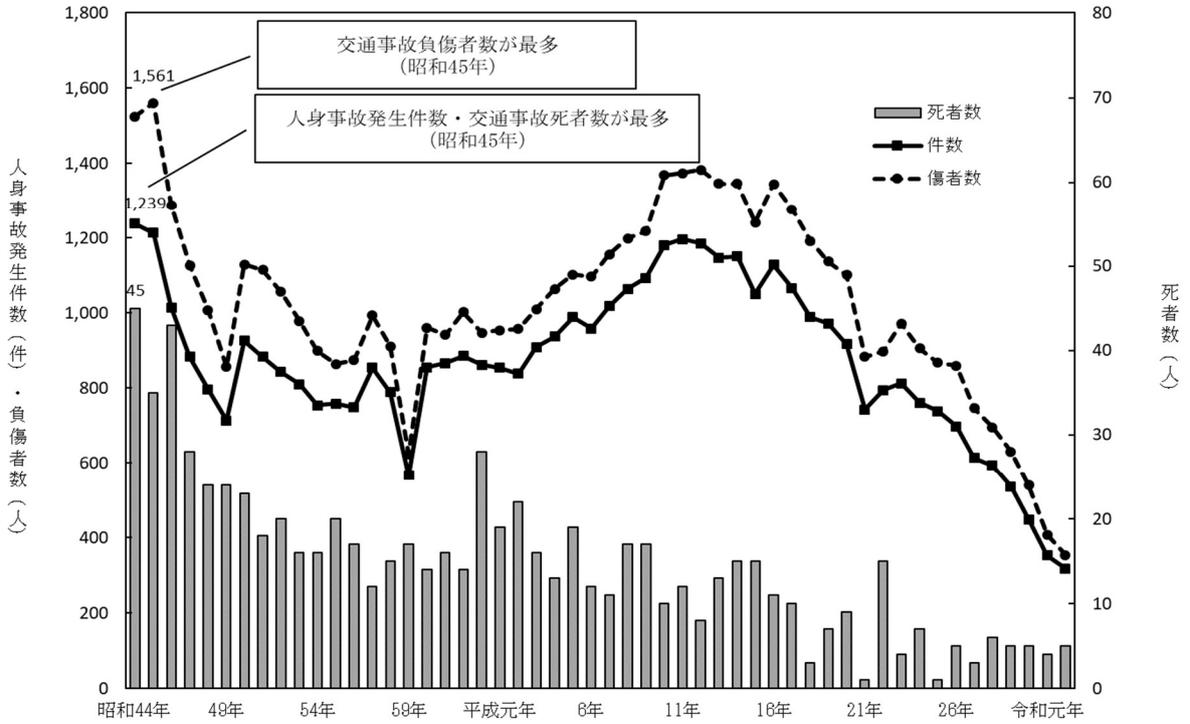
交通安全対策については、関係機関・団体等が一体となって、高齢化等の社会情勢の変化や交通事故の状況、交通環境の変化のほか、地域の実情に応じて、効果的な対策を効率的に推進する。

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。

資料

周南市の人身事故の推移



※合併前は旧2市2町の合計

これまでの交通安全計画の目標指標と実数値

計画期間	目標指標	実数値
第1次交通安全計画 (昭和46年度～50年度)	死傷者数 1,570人の半減	昭和50年(1975年) 死傷者数 1,153人
第2次交通安全計画 (昭和51年度～55年度)	昭和45年の死者数 35人の半減	昭和55年(1980年) 死者数 20人
第3次交通安全計画 (昭和56年度～60年度)	死者数を16人以下	昭和60年(1985年) 死者数 14人
第4次交通安全計画 (昭和61年度～平成2年度)	死者数を17人以下	平成2年(1990年) 死者数 22人
第5次交通安全計画 (平成3年度～平成7年度)	死者数を9人以下	平成7年(1995年) 死者数 11人
第6次交通安全計画 (平成8年度～平成12年度)	死者数を8人以下	平成12年(2000年) 死者数 8人
第7次交通安全計画 (平成13年度～平成17年度)	死者数を8人以下	平成17年(2005年) 死者数 10人
第8次交通安全計画 (平成18年度～平成22年度)	死者数を8人以下	平成22年(2010年) 死者数 15人
第9次交通安全計画 (平成23年度～平成27年度)	死者数を5人以下	平成27年(2015年) 死者数 3人
第10次交通安全計画 (平成28年度～令和2年度)	死者数を3人以下	令和2年(2020年) 死者数 5人

発行 令和3年 月
周南市環境生活部
生活安全課
〒745-8655
周南市岐山通 1-1
電話 0834-22-8240