

# 第 1 1 次

## 平生町交通安全計画

～交通事故のない社会を目指して～

平 生 町

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 計画の位置付け	1
3 計画の期間	1
第2章 計画策定の基本的考え方	3
1 基本目標	3
2 計画策定の視点	3
(1) 人優先の交通安全思想	3
(2) 交通社会を構成する要素	3
(3) 救助・救急活動及び被害者支援の推進	3
第3章 現状と課題	5
1 現状	5
(1) 交通事故の現状と展望	5
2 課題	6
(1) 高齢運転者に関わる事故防止の取り組み	6
(2) 歩行者及び自転車の安全確保	7
(3) 道路における安全確保	7
(4) 住民の意識改革	7
第4章 計画の内容	9
1 交通安全思想の普及徹底	9
(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	9
(2) 交通安全に関する普及啓発活動の推進	11
(3) 民間団体等の主体的活動の推進	14
2 安全運転の確保	16
(1) 運転適正検査受検の推進	16
(2) 高齢運転者対策の充実	16
3 道路交通秩序の維持	16
(1) 暴走行為阻止のための環境作り	16
4 道路交通環境の整備	16
(1) 交通安全施設等整備事業の推進	17
(2) 自転車利用環境の整備	17
(3) 災害に備えた道路交通環境の整備等	18
(4) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備	18
(5) 高齢者等の移動手段の確保・充実	19
5 救急・救助活動の充実	19
(1) 救助・救急体制の整備	19
(2) 救急医療体制の整備	19
(3) 救急関係機関の協力関係の確保等	19
6 被害者支援の推進	20

第5章 目標指数・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 2 1

第6章 計画の推進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 2 2

# 第1章 計画策定に当たって

## 1 計画策定の趣旨

平生町では、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年度以降、10次にわたり平生町交通安全計画を策定し、関係行政機関・団体等の協力の下に、交通安全対策の推進を図ってきた。

こうした中、本町では、少子高齢化の急速な進行により、およそ5人に2人が65歳以上(※1)という超高齢社会を迎えているが、このような大きな環境変化を踏まえ、真に安心して豊かに暮らせる生活を確保するためには、その前提として住民の安全を確保していくことが極めて重要である。

そのため、これまで様々な対策を講じ、近年の交通事故件数は減少傾向にあるものの、安全で安心な社会の実現のためには、引き続き対策の実施が必要である。

交通安全対策は、住民一人ひとりの理解と協力の下、関係行政機関・団体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理念に基づき、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推進していく必要がある。

この第11次平生町交通安全計画は、このような観点から、交通安全対策基本法第26条第1項(※2)の規定に基づき、令和3年度から令和7年度(※3)までの5年間に講ずべき平生町における交通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、町は関係行政機関、交通関係の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、これを推進する。

## 2 計画の位置付け

この計画は、交通安全対策基本法に基づく平生町の計画であり、「第五次平生町総合計画」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。

※1 平生町の全人口の内、65歳以上は約39.9%を占めている。  
(平生町人口ピラミッド(R3.7月1日時点)から抜粋)

※2 交通安全対策基本法第26条第1項

市町村交通安全対策会議(市町村交通安全対策会議を置かない市町村にあつては市町村の長)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。

※3 第10次交通安全計画の計画期間は令和2年度で終了となったが、新型コロナウイルス感染症の影響により国及び県の計画策定が大幅に遅れたため、平生町の交通安全計画についても、国、県計画との整合性を図る必要があることから、計画の作成が令和3年度にずれ込んだ。

## 第2章 計画策定の基本的考え方

### 1 基本目標

人命尊重の考え方に立って、「交通事故のないまち」を目指す。

### 2 計画策定の視点

住民すべての願いである安全で安心して暮らせる交通事故のないまちの実現を目指し、次の3つの視点から計画を策定した。

#### (1) 人優先の交通安全思想

文明化された社会においては、弱い立場にある者への配慮や思いやりが存在しなければならない。特に、高齢者、障がい者、子ども等交通弱者の安全を一層確保することが必要となる。このような「人優先」の交通安全思想を基本とした施策を推進する。

#### (2) 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数値目標を設定するとともに、その実現を図るための施策を明らかにする。

具体的には、交通社会を構成する人及び交通環境という二つの要素をもとに、それら相互の関連を考慮した施策を推進する。

##### ア 人に係る安全対策

交通機関の安全な運転を確保するため、運転する人の知識・技能の向上や、歩行者等の交通安全意識の徹底を図る。

また、住民自らが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。

このようなことから、地域の交通情勢に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ことも必要である。

##### イ 交通環境に係る安全対策

交通安全施設等の整備や、交通死亡事故多発警報発令時の関係機関への交通事故の情報提供、施設の老朽化対策等を図る。

#### (3) 救助・救急活動及び被害者支援の推進

交通事故が発生した場合には負傷者の救命を図り、また、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ことが重要である。

特に通学児童においては、幅員が狭く車両の通行量も多い道を通学路とし

て通学しており、交通事故に遭う危険性が高い。

児童が交通事故に遭った際、迅速に対応するため、自治会や学校・警察等関係機関と連携し、事故時の連絡体制を整えるとともに、通学路における交通安全施設の整備を推進することで事故の防止に努める。

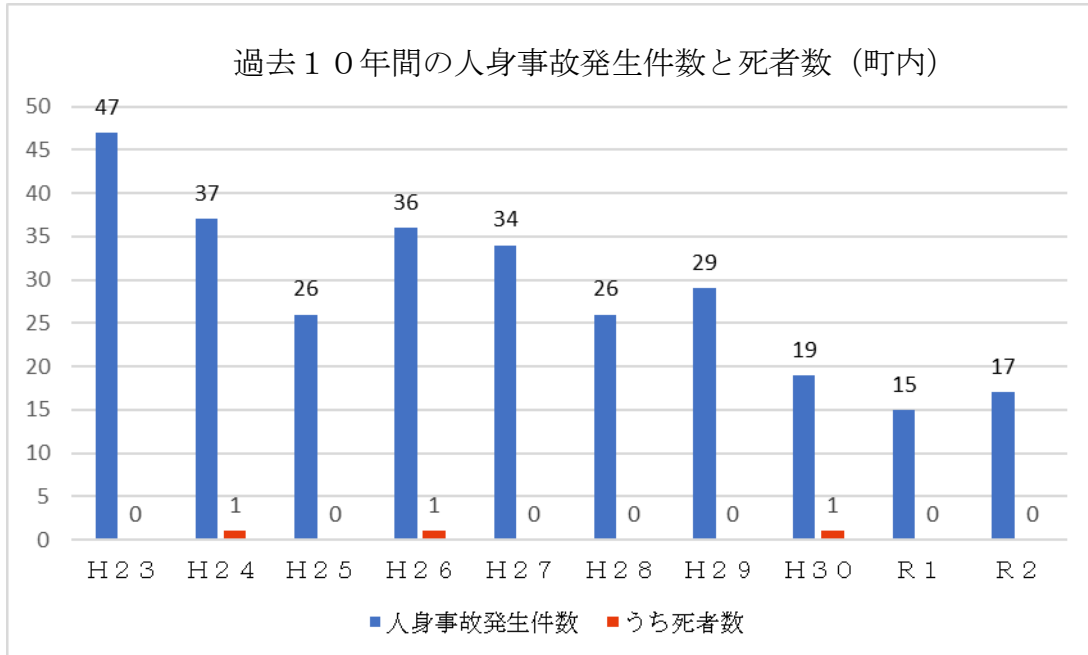
### 第3章 現状と課題

#### 1 現状

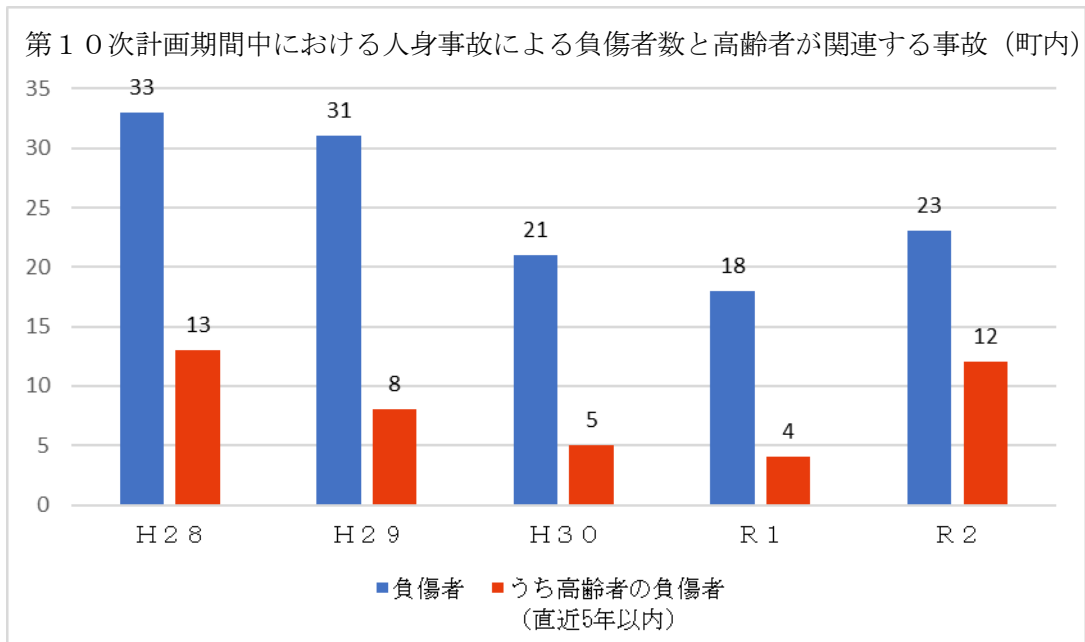
##### (1) 交通事故の現状と展望

###### ア 現状

※グラフ1



※グラフ2





第10次計画期間中（H28～R2）においては、第9次計画期間中（H23～H27）に比べて、発生件数、死者数いずれも減少傾向にある。（※グラフ1）考えられる理由としては、車の安全性能の向上や警察による取り締まり・罰則強化などが挙げられる。これに加え、町としても、ゾーン30の規制区間の設置やガードパイプ等の交通安全施設の整備、街路灯・カーブミラー等の設置といった道路交通環境を充実させるなど、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とみられる。

しかし、全国的に交通事故は減少しているが、高齢者が関係する事故は増えている。町内においても、第10次計画期間中、人身事故による負傷者数126名のうち高齢者の負傷者数は42名と30%以上を占めている。（※グラフ2）

## イ 展望

高齢者の歩行・自転車運用中の事故については、一時不停止や信号無視等の法令違反によるものが多くなる傾向があるため、今後も高齢化が一段と進むと高齢者が関係する事故が増えることが予想される。

さらには、加齢により、動体視力の低下や複数の情報を同時に処理することが苦手になったり、瞬時に判断する力が低下したりするなどの身体機能の変化により、ハンドルやブレーキ操作に遅れが出るなどの特性が見られるため、高齢者の運転免許保有者の増加も、事故が増える要因の一つとして考えられる。

## 2 課題

交通安全計画に基づき、様々な対策を講じてきたところではあるが、前計画期間中に1名の尊い命が失われている。また、本町の交通事故は減少傾向にあるが、依然として交通事故は無くならず、更なる対策の実施が必要である。その為にも、現状の交通事故発生件数の更なる減少を目指して、従来の交通安全対策を基本としつつも、社会情勢の変化等に対応し、発生した交通事故に関する情報の収集、分析を行い、より効果的な対策を推進する必要がある。したがって、次のような視点を重視して対策の推進を図る。

### （1）高齢運転者に関わる事故防止の取り組み

近年、全国的に交通事故死者数は減少傾向にある。しかし、65歳以上の高齢者が占める割合は増加しており、今後も高齢化が急速に進むことを踏まえると、交通死亡事故の危険性は益々高くなると考えられる。

そのため、高齢運転者の事故を防止するため、警察等による交通安全教育や交通安全定期診断の実施、運転支援機能等の進展状況の周知や運転免許証

の自主返納を勧めることで、事故の減少が期待できると考えられる。

## (2) 歩行者及び自転車の安全確保

前述のとおり、本町では平成30年に交通死亡事故が発生しており、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る。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、人優先の考えの下、通学路等における歩道の整備により、歩行空間の確保を進める等、歩行者の安全確保対策を講じる必要がある。

また、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、事故を起こさない、被害を受けないよう住民一人ひとりが交通安全を自らの課題として意識する必要がある。

自転車の安全利用を促進するためには、道路上において、自動車、歩行者や自転車利用者の共存を図ることができるよう、自転車の走行空間の整備を促進する。

加えて、歩行者・自転車利用者については、交通ルールに関する理解が不十分なことが背景にあり、ルールやマナーに違反する行動が多いことから、交通安全教育等の充実を推進する。

さらに、歩行者等を守るため、関係機関と協議をしながら町内の主要箇所へ計画的に交通安全施設を整備し、事故の防止を促進する。

## (3) 道路における安全確保

全国的な交通死亡事故件数の推移をみると、件数は減少傾向にあるが、各年齢層における死亡者の割合のうち高齢者が依然高い割合を占めている。また、死亡事故について状況別に見た場合「歩行中」と「自動車乗車中」が高い割合を占めている。(※4)

このような状況を踏まえ、今後は、自動車の速度抑制を図るための道路交通環境の整備、運転時における速度抑制を呼びかけることにより運転者の交通安全意識の向上や交通安全施設の整備による歩行者の保護等の対策を推進する。

## (4) 住民の意識改革

交通事故防止を図るためには、交通社会に参加するすべての住民が、交通事故の危険性を十分認識した上で、交通事故のない社会を目指し、交通事故

を起こさない、交通事故にあわないことを再認識する必要がある。

そのために、交通安全等に関する情報の広報啓発活動を一層充実させ、住民自らが安全な交通社会を構築していこうとする意識を啓発する施策や、住民と行政・警察等が協力をして、ヒヤリハット地図の作成を行うほか、映像記録型ドライブレコーダーによる事故情報の共有等、効果的な教育手法の開発・導入に努めるなど、地域住民と関係機関が連携した交通安全イベントを積極的に推進し、住民の交通安全への意識向上に努める。

※4 令和2年中に発生した交通死亡事故での被害者のうち、約56.2%を65歳以上の高齢者が占めている。また交通事故の死亡原因を見ると、歩行中が約35.3%と一番多く、次いで自動車乗車中が約31.1%となっている。

(交通事故発生状況(警察庁)から抜粋)

URL:<https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/bunseki/nenkan/030218R02nenkan.pdf>

## 第4章 計画の内容

### 1 交通安全思想の普及徹底

住民一人ひとりが交通ルールを遵守し、正しい交通マナーを身につけていくことは、事故発生を減少させ、交通事故のない社会を実現する大きな要素のひとつである。

そこで、自他の生命尊厳という理念の下、交通社会の一員としての責任を自覚し、正しい交通マナーを身に付けるため、幼児から高齢者に至るまで、生涯にわたる段階的かつ体系的な交通安全教育を推進する。

#### (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

安全に道路を通行しようとする意識を養うこと、また道路を安全に通行するために必要な基本的な技能や知識を習得することを目標とする。

そのため、幼稚園や保育園等において、保護者を交えた交通安全教育を推進する。

##### イ 小学生に対する交通安全教育の推進

小学生は、通学・外出を行うことで、幼児期に比べて行動範囲が著しく広がる。また、高学年になると、保護者から離れて道路において単独又は複数で行動する機会が増えるため、道路交通状況に応じて、安全に道路を通行するために、道路上における危険を予測、回避して安全に通行する意識や能力の向上を目標とする。そのため、小学校における交通安全教室の開催や県交通安全学習館で行われる参加・体験・実践型の交通安全教育を推進する。

また、交通ボランティアや保護者等が通学路における交通立哨の際、児童への注意・指示を行うことで、児童の安全を確保するとともに交通安全意識の啓発を図る。特に児童が外出時に自転車を利用する場合はヘルメットの着用を推進し、事故の防止を促進する。

##### ウ 中学生に対する交通安全教育の推進

中学生は、自転車による通学等により小学生と比べて行動範囲が更に広がる上、身体能力が向上し自転車の走行スピードが加速するため小学生以上に交通事故の防止に留意しなくてはならない。

そのため、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の必要な技能と知識を十分に習得させるとともに、自己の安全ばかりでなく他の人々の安全にも配慮した行動ができるようにすることを目標とする。

中学校において、交通安全教室や県が行う交通安全出前講座等を活用し、自転車の安全な運転方法の教育を行うことにより交通安全教育を推進するとともに、交通安全運動期間中における啓発行事等で交通安全意識の向上を図る。

また、通学時においては安全ベストやヘルメット着用を推進し、事故の防止を促進する。

#### エ 高校生に対する交通安全教育の推進

自転車の利用者として安全に道路を通行するための必要な技能と知識を習得させるとともに、近い将来に普通免許等の取得が予想されるため、交通社会の一員として交通ルールを遵守し、健全な社会人を育成することを目標とする。

そのため、高校において、交通安全教室等で自転車の安全な運転方法や二輪車及び自動車の特性の教育により交通安全教育を推進する。

#### オ 成人に対する交通安全教育の推進

自動車等の安全運転の確保の観点から、免許取得者に対する交通安全教育の充実を図ることを目標とする。

そのため、安全運転管理者研修会、県交通安全学習館等の各種研修の周知を行うとともに、研修への積極的な参加を促す。

#### カ 高齢者に対する交通安全教育の推進

加齢に伴う身体能力や判断能力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について学習するとともに、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必要な技能と交通ルール等の知識を習得させることを目標とする。

そのため、県交通安全学習館で行われる参加・体験・実践型の交通安全教育や県の交通安全出前講座を活用し、交通安全に関する知識・技能の向上や交通指導のリーダーの育成を目指す。

また、交通安全運動の啓発事業等で、交通安全協会等関係機関と連携し、反射材を使用した啓発用品の配布や夜間外出時において視認性の高い服装の着用を促進することにより、夜間における交通事故の防止に努める。

さらに、独居高齢者に対しては、家庭訪問による個別指導、高齢者と日常的に接する機会を利用した助言等を促進するとともに、医療機関、老人福祉施設等、高齢者が多く集まる場所においては、交通安全ポスターの掲示や交通安全教育DVDの上映の実施等を推進する。

#### キ 障がい者に対する交通安全教育の推進

交通安全のために必要な技能及び知識の習得を目標とする。

そのため、地域における福祉活動の場を利用するなどして、字幕入りD

VDの活用や障がい者、介護者に付き添う者を対象とした講習会等の交通安全教育を推進する。

## (2) 交通安全に関する普及啓発活動の推進

### ア 交通安全運動の推進

住民一人ひとりに広く交通安全思想の普及・浸透を図り、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とともに、住民自身による道路交通環境の改善に向けた取組を推進するための運動として、関係機関・団体等が連携し、交通安全運動を展開する。

#### ① 重点目標の設定

高齢者の交通事故防止、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、早朝及び夜間（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、横断歩道における歩行者優先の徹底等、町内の交通情勢に即した重点目標を設定する。

#### ② 交通安全運動の周知

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、重点目標等について広く住民に周知することで、住民参加型の交通安全運動の発展を図る。

#### ③ 関係団体等の参加促進

関係団体や交通ボランティア等の参加を促進し、より地域に密着したきめ細かい活動を展開することで、交通事故を身近なものとして意識させる交通安全活動を展開する。

#### ④ 運動後の評価・検証

事後に、運動の効果を検証、評価することにより、今後より一層効果的な運動が実施されるようにする。

### イ 自転車の安全利用の推進

令和2年6月30日の道路交通法の改正により、自動車のあおり運転が厳罰化され、自転車についても従来の危険行為14項目に妨害運転が加わった。そのため、自転車運転者にも危険な行為を繰り返すと、講習受講を命令され、受講命令に従わなかった場合には罰金が科される「自転車運転者講習制度」を周知し、安全運転への意識を向上させる。

また、自転車が道路を通行する場合は、これまで以上に車両としてのルールを遵守するとともに交通マナーを実践させていく。

#### ① 正しい乗り方の周知

自転車乗用中の交通事故や自転車による迷惑行為を防止するため、歩

行者や他の車両に配慮した通行等、自転車の正しい乗り方に関する普及啓発の強化を図る。特に、運転中にスマートフォンを使用する「ながらスマホ」の禁止や、自転車の歩道通行時におけるルールについての周知・徹底を図る。

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、交通に参加する者としての十分な自覚・責任が求められることから、そうした意識の啓発を図る。

#### ② 前照灯の点灯等の促進

薄暮の時間帯から夜間にかけて重大事故が多発する傾向にあることを踏まえ、自動車・自転車の前照灯点灯を徹底するよう、啓発行事等で呼びかける。特に自動車のドライバーに対しては前照灯の未点灯による交通死亡事故の危険性も含めた呼びかけを積極的に行う。

#### ③ 幼児二人同乗用自転車の普及の促進

自転車に同乗する幼児の安全を確保するため、幼児を同乗させる場合において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。

#### ④ 幼児・児童の自転車用ヘルメット着用の促進

幼児・児童の自転車用ヘルメットについて、あらゆる機会を通じて保護者等に対し、頭部保護の重要性とヘルメット着用による被害軽減効果についての理解促進に努め、着用の徹底を周知する。

#### ウ すべての座席におけるシートベルトの着用の徹底

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るため、シートベルトの着用効果及び正しい着用方法について理解を求め、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よう周知する。（※5）

#### エ チャイルドシートの使用の徹底

チャイルドシートの着用についても、シートベルトと同様に事故発生時に重大な被害を防止する効果があり、また、道路交通法第71条の3第3項でも義務付けられている。（※6）そのため、関係団体と連携し、保護者に対する効果的な広報啓発・指導に努め、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どもには、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。

#### オ 反射材用品の普及促進

夜間における視認性を高め、歩行者及び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等の普及を図るための啓発を推進する。

特に、歩行中の交通事故死者数の中で占める割合が高い高齢者に対して

は、その普及促進を図る。

#### 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推進するとともに、県の交通安全学習館等で実施している交通安全教室への参加を促進する。

また、自動車仲間や知人と飲食店等へ行く場合、お酒を飲まない人を決め、その人が自動車の運転をして仲間等を送り届ける「ハンドルキーパー運動」を警察や関係機関・団体の協力を得て推進し、飲酒運転根絶の取組を促進する。

#### キ 効果的な広報の実施

交通安全に関する広報については、町広報紙等の広報媒体を活用して、交通事故等の実態を踏まえた広報等を行う。特に官民が一体となった各種の広報媒体を通じての集中的なキャンペーン等を積極的に行うことにより、高齢者の交通事故防止、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、スピードダウンの促進、飲酒運転の根絶、横断歩道における歩行者優先の徹底等を図る。

#### ク その他の普及啓発活動の推進

##### ① 高齢運転者標識の普及啓発

高齢者の交通事故防止に関する住民の意識を高めるため、高齢運転者標識（高齢運転者マーク）の普及・活用を図るとともに、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の啓発を行う。

また、他の年齢層に高齢者の特性を理解させるとともに、高齢運転者マークを取り付けた自動車の保護意識を高める。

##### ② 悪質性、危険性の高い交通違反防止の普及啓発

薄暮の時間帯から夜間にかけて重大事故が多発する傾向にあることから、夜間の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。

##### ③ 交通事故発生実態の情報提供

住民が、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の啓発を図ることができるよう、町広報紙等にて交通事故発生件数及び多発地点に関する情報の提供に努める。

##### ④ 各種運動の推進

###### ・ 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、スピードダウン県民運動等の速度抑制対策を推進し、町内の主要道路等における平均速度を低下させる取組を行う。



また、交通ボランティアによる交通指導や町内通学路に設置されているゾーン30の周知により、通学時間帯の走行速度の抑制を図る。

- ・ 高齢者交通事故防止対策の推進

高齢者の関与する交通事故を防止するため、県が実施する、「高齢者の交通事故防止県民運動」を推進するほか、運転に不安のある高齢者へ運転免許証の運転卒業証制度を周知徹底し、高齢運転者が加害者となる交通事故を減少させる。

### (3) 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ついては、諸行事に対する支援を充実させるなど、その主体的な活動を促進する。

また、交通安全運動期間における啓発行事への協力を要請し、参加者の増加を促す。

※5 2020年にJAF・警察庁が合同で行った「シートベルト着用状況全国調査」にて後部座席同乗者の着用率は約40.3%という結果がでている。

(全ての座席でシートベルトを着用しましょう(警察庁)から抜粋)

URL:[https://www.npa.go.jp/koutsuu/kikaku/seatbelt/npa\\_jaf\\_research2.pdf](https://www.npa.go.jp/koutsuu/kikaku/seatbelt/npa_jaf_research2.pdf)

※6 自動車の運転者は、幼児用補助装置(幼児を乗車させる際座席ベルトに代わる機能を果たさせるため座席に固定して用いる補助装置であって、道路運送車両法第三章及びこれに基づく命令の規定に適合し、かつ、幼児の発育の程度に応じた形状を有するものをいう。)を使用しない幼児を乗車させて自動車を運転してはならない。ただし、疾病のため幼児用補助装置を使用させることが療養上適当でない幼児を乗車させるとき、その他政令で定めるやむを得ない理由があるときは、この限りではない。

<https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/anzen/childseat.html>

<交通安全に関する活動内容について>

実施項目	町	警察	学校等	関係団体・企業 (交通安全協会等)
交通安全教室の実施		○	○	○
交通安全定期診断の実施				○
運転支援機能等の進展状況の周知		○		○
運転免許証の自主返納を勧める		○		○
安全運転管理者研修会など各種研修の周知・参加	○ (広報・お知らせ版)	○		○
自転車運転者講習制度の周知	○ (広報・お知らせ版)	○	○	○
自転車の正しい乗り方の周知		○	○	○
前照灯の点灯等の促進	○ (防災メール・お知らせ版)	○	○	○
幼児二人同乗用自転車の普及の促進	○ (お知らせ版)	○	○	○
幼児・児童の自転車用ヘルメット着用の促進	○ (お知らせ版)	○	○	○
すべての座席におけるシートベルトの着用の徹底	○ (お知らせ版)	○	○	○
チャイルドシート又はジュニアシートの着用の徹底の周知	○ (お知らせ版)	○	○	○
反射材用品の普及促進	○ (防災メール・お知らせ版)	○	○	○
運転免許証の運転卒業証制度の周知	○ (広報・お知らせ版)	○		○

※学校等・・・幼稚園、保育園も含む

※関係団体・企業・・・交通安全協会、自動車学校、交通ボランティア、民間企業など

## **2 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るため、運転者教育等の重要性の周知を図るとともに、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重要性の周知を図る。

### (1) 運転適正検査受検の推進

企業や団体等に対し、運転者の運転特性に起因する交通事故を防止するため、県と連携し、県総合交通センターにおける運動適正検査の受検を勧奨する。

### (2) 高齢運転者対策の充実

#### ア 高齢者に対する教育の充実

県警や安全協会等と連携し、高齢者を対象とした講習会を開催する等、高齢者が安全に運転できるための対策を推進する。

#### イ 高齢運転者標識（高齢運転者マーク）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。

## **3 道路交通秩序の維持**

交通ルールの順守と正しい交通マナーの実践を推進するためには、道路交通秩序の維持を図る必要がある。

特に、関係機関・団体と連携し、地域ぐるみで暴走族追放気運の高揚に努め、暴走行為をさせない環境づくりを推進する。

### (1) 暴走行為阻止のための環境作り

暴走及びこれに伴う群衆の集まる場所として利用されやすい施設の管理者に協力を求め、暴走族等を発見したら直ちに警察に通報するなど暴走族等を集結させないための環境づくりを推進する。

## **4 道路交通環境の整備**

道路交通環境の整備については、これまでも各関係機関と連携し、対策を推進してきたところであり、一定の事故抑止効果が確認されているが、今後より一層事故数を減少させていくためには、既存の対策を維持しつつも、必要に応じて新たな対策を講じる必要がある。

また、少子高齢化が一層進行する中で、子どもを事故から守り、高齢者や障がい者が安全に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道路交通環境の整備を図る。

## (1) 交通安全施設等整備事業の推進

交通の安全を確保する必要がある道路については、これまで地元の要望を中心に整備を行ってきた。今後も要望に応えるとともに町による定期的なパトロールを強化し、危険箇所の抽出を行うなど、次の方針により重点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で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 通学路等の整備

小中学校に通う児童生徒や、幼稚園児、保育園児等の送迎時の通行の安全を確保するため、通学路等の歩道整備等を推進する。

### イ 高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間の確保

歩道の幅員と平坦性の確保、点字誘導ブロックの設置等、移動の安全性に優れたバリアフリー化された歩行空間の整備を推進する。

また歩行中における転落事故の防止のため、転落防止柵の整備も併せて推進する。

### ウ 街路灯の整備

歩行者や自転車の交通安全に有効な街路灯について、今後も町の補助金制度の利用促進を図ることで、住民自身による自発的な安全で安心な環境づくりを推進する。

また、町も年次的に「平生町街路灯LED化計画」に沿って、夜間における道路の視認性を向上させることで、地域住民が安全に通行できる環境の整備を促進する。

### エ カーブミラー、防護柵の整備

従来から行っているカーブミラー等の整備について、今後も危険箇所の調査と計画的な設置を行うとともに、老朽施設の改善も図る。

特に、通学路においては重点的にカーブミラーの設置及び修繕を行い、児童・生徒が安全に通学できる環境づくりを推進する。

### オ 平生町安全・安心推進協議会等の活用

平生町安全・安心推進協議会等の会議において、各委員の意見を参考に施策の企画、評価、進行管理等を行い、的確かつ着実に安全な道路交通環境の実現を図る。

また、各委員から町内各所における交通安全状況を確認し、交通安全施設の整備計画等を適切に進めていく。

## (2) 自転車利用環境の整備

ア 自転車通行環境の整備

自転車が安全に通行できるよう、自転車道の整備等自転車の通行環境の整備を推進する。

イ 放置自転車の撤去

放置自転車防止対策として、長期間道路に放置され交通の妨げとなっている自転車があれば道路管理者・警察等と協力をして撤去を行う。

(3) 災害に備えた道路交通環境の整備等

ア 災害に備えた道路の整備

地震、豪雨、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に努める。

イ 災害発生時における交通規制

災害発生時は、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について、警察署等関係機関と連携し、迅速かつ的確に実施する。

ウ 災害発生時における交通情報の充実

災害発生時における道路の被災状況や道路交通状況を防災メールや町ホームページ等により、迅速かつ的確な情報提供に努める。

(4) 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

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、実態を把握し排除を行う。

さらに、道路上から不法占用物件等を一掃するためには、沿道住民をはじめ道路利用者の自覚に負う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を行う。

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。

(5) 高齢者等の移動手段の確保・充実

高齢者をはじめとする地域住民の移動を支援するため、現在町が運用している「平生町高齢者おでかけ支援事業」の拡充や、関係機関と連携し、路線バスをはじめとする公共交通機関等の交通手段の確保を図る。

## 5 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、また、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との緊密な連携・協力関係を確保しつつ、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 心肺そ生法（※7）等の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、自動体外式除細動器（AED、※8）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。

また、町内の各施設に設置しているAEDについて管理及び周知を行い、事故の際AEDを使用できる環境の整備に努める。

### (2) 救急医療体制の整備

#### ア ドクターヘリ事業の活用

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することで、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平成23年1月、運航主体である山口大学医学部附属病院において運航開始されていることから、この「ドクターヘリ」事業を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・協力関係の確保を推進するとともに、救急医療機関への受入れ・連絡体制の明確化等を図る。

※7 心肺そ生法

呼吸や心臓が停止またはそれに近い状態になる傷病者に対して心肺機能を補助するために行う緊急救命処置

※8 自動体外式除細動機（AED）

Automated External Defibrillator の略

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

## 6 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、精神的及び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するなど、大きな不幸に見舞われており、このような交通事故被害者等を支援するための対策を推進する。

山口県交通事故相談所等の損害賠償の問題等における交通事故相談窓口を周知する。

また、山口県市町総合事務組合が実施している「交通災害共済」制度について継続的に住民へ周知、加入を促進し、事故の際、「交通災害共済見舞金」制度を活用することにより、交通事故被害者の経済的ダメージの軽減に努める。

## 第5章 目標指標

### 【数値目標】

- ① 計画期間内における交通死亡事故者数を0人にする。
- ② 人身事故発生件数を1年間で13件以下とする。

①について、前述のとおり平成30年に交通死亡事故が発生しており、計画期間中の交通死亡事故者を0人にすることを目標とする。

②について、人身事故発生件数は減少傾向にあるが、今後の交通安全施策の取組みにより計画期間中における年間の人身事故発生件数を、令和2年の17件から20%削減することを目標とする。



## 第6章 計画の推進

現在、町は厳しい財政事情にあるが、悲惨な交通事故の根絶に向けて、交通安全対策については、こうした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必要がある。

そのため、地域の交通実態に応じて、限られた予算で最大限の効果を上げることができるような対策に集中して取り組む。

また、各種施策は、少子高齢化等の社会情勢の変化や交通事故の状況、新型コロナウイルス感染症の影響による、住民のライフスタイルや交通行動の変化に弾力的に対応し、住民や関係団体と連携することで、これを重点的かつ効果的に実施し、町全体で交通事故防止の気運を高めるよう努めることとする。