

第 1 1 次山口県交通安全計画

～「交通安全県やまぐち」の実現を目指して～

令和 3 年（2021 年） 7 月
山口県交通安全対策会議

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	2
1 基本目標	2
2 推進上留意すべき事項	2
(1) 交通社会を構成する三要素の考慮	2
(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	3
(3) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進	4
(4) 地域ぐるみの交通安全対策の推進	4
3 施策の方向	4
(1) 交通安全思想の普及徹底	4
(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
(5) 経営トップ主導による自主的な安全管理体制の充実・強化	5
第3章 現状と課題	6
1 現状	6
(1) 道路交通事故の現状等	6
(2) 鉄道事故の現状と特徴	8
(3) 踏切事故の現状と特徴	9
2 課題	10
(1) 道路交通安全対策	10
(2) 鉄道交通安全対策	11
(3) 踏切道における交通安全対策	11
第4章 計画の内容	12
第1 道路交通の安全	12
1 交通安全思想の普及徹底	13
(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	14

(2)	効果的な交通安全教育の推進	1 8
(3)	普及啓発活動の推進	1 8
(4)	民間団体等の主体的活動の推進	2 3
(5)	地域における交通安全活動への参加・協働の推進	2 3
2	道路交通環境の整備	2 3
(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	2 4
(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	2 6
(3)	幹線道路における交通安全対策の推進	2 6
(4)	交通安全施設等の整備事業の推進	3 0
(5)	高齢者等の移動手段の確保・充実	3 1
(6)	歩行空間のユニバーサルデザイン化の推進	3 2
(7)	無電柱化の推進	3 2
(8)	効果的な交通規制の推進	3 2
(9)	自転車利用環境の総合的整備	3 3
(10)	I T S（高度道路交通システム）の活用	3 3
(11)	交通需要マネジメントの推進	3 4
(12)	災害に備えた道路交通環境の整備	3 5
(13)	総合的な駐車対策の推進	3 6
(14)	道路交通情報の充実	3 8
(15)	交通安全に寄与する道路交通環境の整備	3 9
3	安全運転の確保	4 0
(1)	運転者教育等の充実	4 0
(2)	運転免許制度の改善	4 3
(3)	安全運転管理の推進	4 4
(4)	事業用自動車の安全プラン等に基づく安全対策の推進	4 4
(5)	交通労働災害の防止等	4 7
(6)	道路交通に関連する情報の充実	4 7
4	道路交通秩序の維持	4 8
(1)	交通指導取締りの強化等	4 8
(2)	交通事故事件等に係る適正かつ綿密な捜査の一層の推進	4 9
(3)	暴走族等対策の推進	5 0
5	車両の安全性の確保	5 1
(1)	車両の安全性に関する基準等の改善の推進	5 2
(2)	自動運転車の安全対策・活用の推進	5 2
(3)	自動車アセスメント情報の提供等	5 3
(4)	自動車の検査及び点検整備の充実	5 3
(5)	リコール制度の充実・強化	5 5
(6)	自転車の安全性の確保	5 5
6	救助・救急活動の充実	5 6
(1)	救助・救急体制の整備	5 6

(2) 救急医療体制の整備	5 8
(3) 救急関係機関の協力関係の確保等	5 9
7 被害者支援の充実と推進	5 9
(1) 自動車損害賠償保障制度の充実等	5 9
(2) 損害賠償請求に関する援助活動の推進	6 0
(3) 交通事故被害者支援の充実強化	6 1
8 研究開発の充実	6 2
(1) 高齢者の交通事故防止に関する研究の推進	6 2
(2) 車両の安全に関する研究の推進	6 3
(3) 交通安全対策の評価・効果予測方法の充実	6 3
(4) 安全な自動運転を実用化するための制度の 在り方に関する調査研究	6 3
第2 鉄道交通の安全	6 3
1 鉄道交通環境の整備	6 3
2 鉄道交通の安全に関する知識の普及	6 4
3 鉄道の安全な運行の確保	6 4
4 鉄道車両の安全性の確保	6 6
5 救助・救急活動の充実	6 6
6 被害者支援の推進	6 6
7 鉄道事故等の原因究明と事故等防止	6 6
第3 踏切道における交通の安全	6 7
1 踏切道の立体交差化、構造改良及び 歩行者等立体横断施設の整備の促進	6 7
2 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施	6 7
3 踏切道の統廃合の促進	6 8
4 その他踏切道の交通の安全及び円滑化等を図るための措置	6 8
第4 目標指標	6 8
1 道路交通の安全	6 8
2 鉄道交通の安全	6 9
3 踏切道の交通の安全	6 9
第5章 計画の推進	6 9
1 実施計画の策定	6 9
2 効果的・効率的な対策の推進	6 9
3 参加・協働型の交通安全活動の推進	6 9

用語解説	7 0
資料	7 2

第1章 計画策定に当たって

1 計画策定の趣旨

本県では、交通安全対策基本法に基づき、昭和46年度(1971年度)から10次にわたり山口県交通安全計画を策定し、「交通安全県やまぐち」を目指して関係機関・団体が連携し、交通安全対策を総合的、計画的に推進してきた。

この結果、平成以降、死者数は平成4年(1992年)をピークに減少傾向となり、人身事故発生件数、負傷者数とも減少傾向が続いている。

また、「第10次山口県交通安全計画」においても、数値目標の死者数50人以下を令和元年(2019年)に1年前倒しで達成し、人口10万人当たりの人身事故発生件数も、目標の350件以下を平成30年(2018年)から3年連続で達成している。

こうした中、本県では、全国より早いペースで少子高齢化が進んでおり、子供や高齢者等を悲惨な交通事故から守るため、県政運営の指針である「やまぐち維新プラン」において、「交通事故から県民を守る対策の推進」を重点施策に位置づけ、通学路等における安全対策や高齢者が加害者・被害者とならないための交通事故防止対策など、きめ細かで総合的な交通安全対策を推進している。

誰もが安全で安心して暮らすことのできる社会の実現は、県民すべての願いである。

この「第11次山口県交通安全計画」は、令和3年度(2021年度)から令和7年度(2025年度)までの本県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。

山口県は、本計画に基づき、国、市町、関係団体、県民と緊密に連携し、交通の状況や地域の実態に応じて、交通安全に関する施策を総合的、計画的に推進する。

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山口県の計画であり、「やまぐち維新プラン」の施策別計画である。

3 計画の期間

令和3年度(2021年度)から令和7年度(2025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

「交通安全県やまぐち」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

本計画においては、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、県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等を図る。

一方で、交通社会に参加する県民一人一人が、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、県民自ら身近な地域・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、市町においても、地域の交通情勢や社会情勢に応じ、住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更なる推進を図ることが重要である。

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、交通管制システムの充実、効果的な交通規制の推進、交通に関する情報提供の充実、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) 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

交通に関わる多岐にわたる分野・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。

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、県、国、市町及び関係団体等が、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、県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

これまで、総合的な交通安全対策の実施により、人身交通事故については昭和44年(1969年)のピーク時(11,939件)と比べ、令和2年(2021年)には3,161件と、4分の1程度まで大幅に減少させることができたところであるが、今後さらに減少させるためには、交通安全に関わる施策におけるE B P M(*末尾用語解説参照)の取組を強化するため、発生地域、場所、形態など、多角的にデータを整備・収集し、各施策の効果を検証した上で、よりきめ細かな対策を実施していく必要がある。

また、本計画期間中であっても、取組の効果検証を行いながら、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り、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。

また、地域の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・行動を見守り、支援するシステムを行政、関係団体、住民等の協働により形成していく必要がある。

市町で取り組まれている飲酒運転対策、自転車の交通安全対策等については、他の市町等、地域における参考となるよう、条例の制定状況等を含め、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、県民一人一人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促進する。

(2) 通学路等における交通安全対策の推進

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、関係機関が連携して通学路等の子供が移動する経路の合同点検の実施や対策の改善等、継続して安全確保に取り組むとともに、交通ボランティア等による登下校時の見守り活動を実施する。

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し、悪質ドライバーの排除のため、街頭活動の強化と効果的な交通指導取締りを実施する。

(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。

また、安全確保のための交差点改良や、歩行空間におけるバリアフリー化等を推進する。

(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。

(5) 経営トップ主導による自主的な安全管理体制の充実・強化

公共交通は、県民の日常生活を支える重要な役割を担っており、一たび事故等が発生した場合には、大きな被害が発生するおそれがあることから、公共交通のより一層の安全を確保するため、保安監査の充実・強化を図る。

また、運輸安全マネジメント評価を通じて、運輸事業者による防災意識の向上及び事前対策の強化等を図り、運輸防災マネジメントの取組を強化するとともに、感染症による影響を踏まえた安全対策を講じるよう指導する。

第3章 現状と課題

1 現状

(1) 道路交通事故の現状等

ア 現状

第10次山口県交通安全計画の期間中は、計画の目標「死者数50人以下」を1年前倒しで達成し、令和2年には42人と、統計を取り始めた昭和26年（1951年）以降最少を記録した。

また、第10次山口県交通安全計画のもう1つの目標「人口10万人当たりの人身事故発生件数350件以下」については、2年前倒しで達成し、令和2年（2020年）は194.5件とさらに減少している。

負傷者数については、平成13年（2001年）以降20年連続で減少し、令和2年（2020年）は3,161人となった。

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 (2016年)	平成29年 (2017年)	平成30年 (2018年)	令和元年 (2019年)	令和2年 (2020年)
死 者 数	64	79	52	45	42
うち高齢者	30	50	32	35	23
人身事故発生件数	5,401	4,918	4,010	3,209	2,641
10万人当たり件数	384.5	352.8	290.0	234.2	194.5
負 傷 者 数	6,660	6,046	4,921	3,922	3,161
うち重傷者	650	678	586	556	468

イ 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全死者の半数を超えており、このうち半数近くが歩行中の事故で、その大半が横断歩道外を横断中となっている。

また、道路形状別や事故類型別では、直路や車両単独での事故が多発しているほか、はみ出し事故も多発している。

これらの要因として、人口の高齢化をはじめ、分散している都市間を移動する手段として自動車利用の比率が高いことや、危険認知速度が高いことが考えられる。

表2 高齢死者構成率の推移

区 分	平成 28 年 (2016 年)	平成 29 年 (2017 年)	平成 30 年 (2018 年)	令和元年 (2019 年)	令和 2 年 (2020 年)
死者数	64	79	52	45	42
高齢死者数 (内数)	30	50	32	35	23
高齢死者構成率	46.9%	63.3%	61.5%	77.8%	54.8%

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	原付	二輪車	自動車
高齢死者数	76	21	6	6	61
構成率	44.7%	12.4%	3.5%	3.5%	35.9%

事故形態区分	人対車両	人対車両	人対車両	車両相互	列車
死者行動区分	横断歩道外 横断中	横断歩道 横断中	その他	正面衝突 (巻き込み)	-
高齢歩行者死者数	40	18	15	1	2
構成率	52.6%	23.7%	19.7%	1.3%	2.6%

表4 交通事故死者の道路形状別推移

区 分	平成 28 年 (2016 年)	平成 29 年 (2017 年)	平成 30 年 (2018 年)	令和元年 (2019 年)	令和 2 年 (2020 年)
交差点	10	20	8	18	11
交差点付近	4	4	7	0	4
カーブ	26	19	17	10	9
直路	21	33	18	17	15
踏切	2	1	0	0	3
その他	1	2	2	0	0

表5 交通事故死者の類型別推移

区 分		平成 28 年 (2016 年)	平成 29 年 (2017 年)	平成 30 年 (2018 年)	令和元年 (2019 年)	令和 2 年 (2020 年)
人対車両	横断中	16	20	13	17	9
	その他	6	9	5	3	2
車両相互	正面	7	13	14	56	6
	追突	5	4	3	1	2
	出合頭	4	8	3	7	4
	その他	11	9	1	1	3
車両単独		13	15	13	11	13
踏 切		2	1	0	0	3

表6 交通死亡事故第一当事者の危険認知速度の推移

区 分	平成 28 年 (2016 年)	平成 29 年 (2017 年)	平成 30 年 (2018 年)	令和元年 (2019 年)	令和 2 年 (2020 年)
全国平均	45.6km/h	44.7km/h	44.8km/h	45.8km/h	46.2km/h
県 平 均	52.0km/h	46.1km/h	50.6km/h	51.4km/h	48.9km/h

※ 高速道路、指定自動車専用道路での死亡事故を除く。

ウ 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。中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。

表7 運転免許人口及び人身事故発生件数に占める高齢者の割合と推移

区 分		平成 28 年 (2016 年)	平成 29 年 (2017 年)	平成 30 年 (2018 年)	令和元年 (2019 年)	令和 2 年 (2020 年)
高齢者の運転免許人口		249,954	256,341	262,201	264,171	266,869
	構成率	26.9%	27.8%	28.5%	29.0%	29.4%
人身事故発生件数		1,235	1,131	958	839	716
	構成率	23.4%	23.5%	24.3%	26.5%	27.6%

(2) 鉄道事故の現状と特徴

ア 現状

鉄道交通の運転事故は、長期的には減少傾向にあるが、平成 27 年度（2015 年度）から令和元年度（2019 年度）までの 5 年間に 44 件（死者 29 人、負傷者 8 人）の事故が発生している。

表 8 鉄道事故の運転事故の推移

区 分	平成 27 年度 (2015 年度)	平成 28 年度 (2016 年度)	平成 29 年度 (2017 年度)	平成 30 年度 (2018 年度)	令和元年度 (2019 年度)	合 計
事故件数	7	15	4	8	10	44
死者数	4	13	4	1	7	29
負傷者数	1	4	0	3	0	8

イ 特徴

平成 28 年度（2016 年度）の運転事故 15 件のうち、7 件は踏切道以外での線路内立入り、6 件は踏切での直前横断によるものである。令和元年度（2019 年度）も運転事故 10 件のうち、7 件は線路内立入りであって、死者数 7 人は全て線路内立入りによるものである。

(3) 踏切事故の現状と特徴

ア 現状

平成 27 年度（2015 年度）から令和元年度（2019 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。

表 9 踏切事故の事故件数の推移

区 分	平成 27 年度 (2015 年度)	平成 28 年度 (2016 年度)	平成 29 年度 (2017 年度)	平成 30 年度 (2018 年度)	令和元年度 (2019 年度)	合 計
事故件数	4	8	0	5	2	19
死者数	2	6	0	0	0	8
負傷者数	0	4	0	1	0	5

イ 特徴

平成 27 年度（2015 年度）から令和元年度（2019 年度）までの 5 年間に発生した踏切事故 19 件を見ると、直前横断が 8 件（42%）と最も多く、続いて停滞が 5 件（26%）、側面衝突及び限界支障がそれぞれ 2 件（11%）となっている。

死傷者数（13 人）を年齢別でみると、65 歳以上は 4 人（31%）となっている。

なお、第9次山口県交通安全計画の期間中の高齢者が関係する割合は60%であった。

2 課題

(1) 道路交通安全対策

ア 高齢者と子供の安全確保

本県では、全国に比べ速いペースで高齢化が進んでおり、令和2年には、高齢者人口がピークを迎え、3人に1人以上が65歳以上という全国でもトップクラスの超高齢社会を迎えている。（令和元年（2019年）10月1日現在、34.3%で全国第3位）

このため、高齢者の交通安全対策を重点的に取り組む必要がある。

具体的には、本県では、道路横断中の高齢歩行者事故の割合が高いことや、高齢の運転免許保有者の増加に伴い、高齢運転者による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等のほか、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に基づき、バリアフリー化された道路交通環境を形成する。

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。

イ 生活道路における安全確保

車道幅員 5.5メートル未満の道路における交通死亡事故件数の全死亡事故件数に占める割合は増加傾向にあり、歩行者・自転車利用者の死者数の割合も高い水準で推移している。

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、事故を起こさせない、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な役割を果たす人材の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」という意識が県民に深く浸透することを目指す。

(2) 鉄道交通安全対策

鉄道の運転事故は長期的には減少傾向にあり、これまでの交通安全計画に基づく施策には一定の効果が認められる。しかしながら、一たび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、重大な列車事故の未然防止を図る必要がある。

また、人身障害事故と踏切障害事故を合わせると運転事故全体の約9割を占めており、このうち、利用者等の関係する事故が多いことから、対策を講じる必要がある。

(3) 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減少傾向にあることを考えると、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、一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 計画の内容

第1 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、県民全ての願いである。その中でも交通事故は、県民にとって「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県民全てが、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全ての県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、県、市町等それぞれの地域の実情を踏まえた上で、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、県民に一番身近な市町や警察署の役割が極めて大きい。

その上で、行政、学校、家庭、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、県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、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県民一人一人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とともに、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（昭和33年法律第56号）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、県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、国、地方公共団体、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地方公共団体職員や教員等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等により、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、子供、親の三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。

幼稚園・保育所等においては、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、教員等の指導力の向上及び教材・教具の整備を推進する。

児童館及び児童遊園においては、遊びによる生活指導の一環として、交通安全に関する指導を推進するとともに、母親クラブ等の活動の強化を図る。

関係機関・団体は、幼児の心身の発達を踏まえた幅広い教材・教具・情報の提供等を行うことにより、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、幼児の保護者が常に幼児の手本となって安全に道路を通行するなど、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講習会等の実施に努める。

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。

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、特別の教科 道徳、総合的な学習の時間、特別活動等、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。

このため、自転車の安全な利用等も含め、安全な通学のための教育教材等を作成・配布するとともに、交通安全教室を一層推進するほか、教員等を対象とした心肺蘇生法の実技講習会等を実施する。

関係機関・団体は、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、児童に対する補完的な交通安全教育の推進を図る。また、児童の保護者が日常生活の中で模範的な行動をとり、歩行中、自転車乗用中等、実際の交通の場面で、児童に対し、基本的な交通ルールや交通マナーを教えられ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。

さらに、交通ボランティアによる児童に対する安全な行動の指導、児童の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。

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、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、特別の教科、道徳、総合的な学習の時間、特別活動等、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。

このため、自転車の安全な利用等も含め、安全な通学のための教育教材等を作成・配布するとともに、交通安全教室を一層推進するほか、教員等を対象とした心肺蘇生法の実技講習会等を実施する。

関係機関・団体は、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。

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。

高等学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、保健体育、総合的な探究の時間、特別活動等、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PT

A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。

このため、自転車の安全な利用等も含め、安全な通学のための教育教材等を作成・配布するとともに、交通安全教室を一層推進するほか、教員等を対象とした心肺蘇生法の実技講習会等を実施する。

関係機関・団体は、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。また、小・中学校等との交流を図るなどして高校生の果たし得る役割を考えさせるとともに、交通安全活動への積極的な参加を促す。

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、大学生等に対する交通安全教育の充実を図る。

運転免許取得時の教育は、自動車教習所における教習が中心となることから、同教習所に対する指導等を実施するなどして、教習水準の一層の向上に努める。

免許取得後の教育は、運転者としての社会的責任の自覚、安全運転に必要な知識及び技能、特に危険予測・回避の能力の向上、交通事故被害者等の心情等、交通事故の悲惨さに対する理解及び交通安全意識・交通マナーの向上を目標とし、県公安委員会、県交通安全学習館、自動車教習所等による運転者教育や事業所の安全運転管理の一環として安全運転管理者、運行管理者等が行う交通安全教育を中心として行う。

一方で、県交通安全学習館等の研修施設において、高度な運転技術、指導方法等を習得した運転者教育指導者の育成を図るとともに、交通安全教育施設の整備を図る。

また、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。

さらに、公民館等の社会教育施設において社会人を対象とした交通安全教育の促進を図るとともに、関係機関・団体、交通ボランティア等による教育活動を促進する。

大学生や専修学校生等に対しては、自転車や二輪車・自動車の利用等の実態に応じ、関係機関・団体等と連携し、交通安全教育の充実を図る。

このほか、運転免許を取得しない若者の増加に鑑み、運転免許を持たない者が交通安全について学ぶ機会を設けるよう努める。

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、市町と連携し、高齢者に対する交通安全指導担当者の養成、教材・教具等の開発等、指導体制の充実に努めるとともに、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、参加・体験・実践型の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、出前型講習会や重大交通事故等が発生した現場での注意喚起、家庭訪問による家族も含めた個別指導、地図上に参加者がヒヤリとしたり、ハットしたりした危険箇所を示したヒヤリハット地図の作成会を開催するほか、反射材用品の活用等、交通安全用品の普及を図る。

一方で、関係団体、交通ボランティア、医療機関・福祉施設関係者等と連携して、高齢者の交通安全教室等を開催するとともに、社会教育活動・福祉活動、各種の催し等の多様な機会を活用し、高齢者の交通安全教育を実施する。

次に、高齢運転者に対しては、高齢者講習及び更新時講習時の内容の充実に努めるほか、関係機関・団体、自動車教習所等と連携して、個別に安全運転の指導を行う講習会等を開催する。

また、電動車いすを利用する高齢者に対しては、電動車いすの製造メーカーや販売店等で組織する団体等と連携して、安全利用に向けた指導・助言を徹底するなどの交通安全教育に努める。

さらに、地域及び家庭において適切な助言等が行われるよう、高齢者、子供、親の三世代が交通安全をテーマに交流する世代間交流を促進する。

キ 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。

また、自立歩行が困難な障害者に対しては、介護者、交通ボランティア等の障害者に付き添う者を対象とした講習会等を開催する。

ク 外国人に対する交通安全教育の推進

外国人に対しては、交通ルールに関する知識の普及を図る交通安全教育を推進するとともに、外国人向け教材の充実等、効果的な交通安全教育に努める。

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。

さらに、訪日外国人の増加も見込まれることから、関係機関・団体と連携し、多言語によるガイドブックやウェブサイト等各種広報媒体を活用するなど、交通ルールの周知活動等を推進する。

ケ 交通事犯により保護観察に付された者に対する保護観察の充実

交通事犯に係る保護観察については、保護観察官や保護司の処遇能力の向上を図るとともに、交通事犯保護観察対象者の問題性に焦点を当てた効果的な処遇を実施する。

(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・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、情報の提供等、相互の連携を図りながら交通安全教育を推進するとともに、受講者の年齢や道路交通への参加の態様に応じた交通安全教育指導者の養成・確保、シミュレーター等の教育機材等の充実及び映像記録型ドライブレコーダーによる事故情報の活用等、効果的な教育手法の開発・導入に努める。

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等の各種媒体の積極的活用等、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効果的に推進する。

(3) 普及啓発活動の推進

ア 交通安全運動の推進

交通安全山口県対策協議会等の構成機関・団体が相互に連携し、県民総参加の県民運動として交通安全運動を推進し、県民一人一人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。

交通安全運動の実施に当たっては、県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、民間団体や交通ボランティアの参加促進を図る。

また、運動終了後に運動の効果を検証・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 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、交通安全教育や交通指導取締り等を推進する。

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、手を上げるなどして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こと等、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。

ウ 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）の活用等、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加速化する。

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。

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。

次に、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。

エ 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、市町、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。

オ 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・保育所、医療機関等と連携し、母子健康手帳や着用推進シンボルマーク等の活用により、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。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。

また、市町、民間団体等の支援制度によりチャイルドシートの利用促進を図る。

カ 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向け、参加・体験・実践型の交通安全教育の実施や関係機関・団体等と連携した反射材用品等の展示会の開催等を推進する。

キ 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、酒類製造・販売業者、酒類提供飲食店、駐車場関係者等と連携して、自動車で飲食店に来て飲酒する場合、仲間同士や飲食店の協力を得て飲まない人を決め、その人は酒を飲まずに仲間を自宅まで送り、飲酒運転事故を防止する「ハンドルキーパー運動」の普及啓発を図るなど、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。

ク 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、テレビ、ラジオ、新聞、携帯端末及び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被害者等の声を反映したもの等、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、子供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・広範な県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) 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。

(ウ) 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。

(エ) 交通事故発生実態の情報提供

県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。

(オ) 交通安全情報の提供

自動車アセスメント情報や、安全装置の有効性、自動車の正しい使用方法、点検整備方法、交通事故発生状況等の情報を、自動車使用者、自動車運送事業者、自動車製作者等に対して、迅速・的確に提供する。

(カ) 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・団体による会議を開催し、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。

(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、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。

(ケ) 「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。

(コ) 「おもてなし交通安全県民運動」の推進

県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。

(サ) 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。

(シ) 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」を推進するとともに、運転卒業証制度等の高齢運転者対策や、シニア交通安全教室等の高齢歩行者対策を推進する。

(ス) トラクター等の交通事故防止対策の周知

乗用型トラクターの事故防止を図るため、作業機を装着・けん引した状態で公道を走行する際の灯火器等の設置、キャビン・フレームの装備、シートベルトの着用等について周知を行う。

(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

民間団体による交通安全活動を促進するため、交通安全指導者の養成や団体による行事への支援、情報提供を行う。

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、効果的かつ積極的に交通安全活動が実施されるよう、交通安全山口県対策協議会や交通安全運動等の機会を活用して働き掛けを行う。

イ 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。

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ことが重要である。

具体的には、住民参加によるヒヤリ地図の作成や交通安全点検など、住民が積極的に参加できる環境づくりに取り組む。

2 道路交通環境の整備

道路交通環境の整備に当たっては、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。

また、少子高齢化が一層進展する中で、子供を事故から守り、高齢者や障害者が安全にかつ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人優先の道路交通環境整備の強化を図っていく。

そのほか、道路交通の円滑化を図ることによる交通安全の推進に資するため、道路利用の仕方に工夫を求め、輸送効率の向上や交通量の時間的・空間的平準化を図る交通需要マネジメント（TDM*末尾用語解説参照）施策を総合的に推進するとともに、最先端のICT（情報通信技術）等を用いて、人と道路と車とを一体のシステムとして構築し、安全性、輸送効率及び快適性の向上を実現するとともに、渋滞の軽減等の交通の円滑化を通じて環境保全に寄与することを目的とした高度道路交通システム（ITS*末尾用語解説参照）の普及等を推進する。

(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、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する必要がある。

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や効果的な交通規制の推進など、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。

ア 生活道路における交通安全対策の推進

科学的データや、地域の顕在化したニーズ等に基づき抽出した交通事故の多いエリアにおいて、公安委員会、道路管理者等が連携し、通過交通の排除や車両速度の抑制等のゾーン対策に取り組み、子供や高齢者等が安心して通行できる道路空間の確保を図る。

公安委員会においては、交通規制、交通管制及び交通指導取締りの融合に配慮した施策を推進する。生活道路については、歩行者・自転車利用者の安全な通行を確保するため、最高速度 30 キロメートル毎時の区域規制等を前提とした「ゾーン 30」を整備するなどの低速度規制を実施するとともに、必要により通行禁止等の交通規制を実施するほか、高輝度標識等の見やすく分かりやすい道路標識・道路標示の整備や信号灯器の LED 化、路側帯の設置・拡幅、物理的デバイスと組み合わせたゾーン規制の活用等の安全対策や、外周幹線道路を中心として、信号機の改良、光ビーコン（光学式車両感知器）・交通情報板等によるリアルタイムの交通情報提供等の交通円滑化対策を実施する。また、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（平成 18 年法律第 91 号。以下「バリアフリー法」という。）にいう生活関連経路を構成する道路を中心として、音響により信号表示の状況を知らせる音響式信号機、信号表示面に青時間までの待ち時間及び青時間の残り時間を表示する経過時間表示機能付き歩行者用灯器、歩行者等と自動車が通行する時間を分離して交通事故を防止する歩車分離式信号等の整備を推進する。

また、生活道路における交通事故実態の分析結果等を踏まえ、街頭指導活動を強化するとともに、横断歩行者等妨害違反や通行禁止違反等の悪質性、危険性の高い違反、県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、道路幅員が狭くガードレール等もない生活道路において可搬式速度違反自動取締装置を活用するなど、歩行者保護の観点に立った指導取締りを推進する。

道路管理者においては、歩道の整備等により、安心して移動できる歩行空間ネットワークを整備するとともに、公安委員会により実施される交通規制及び交通

管制との連携を強化し、ハンプやクランク等車両速度を抑制する道路構造等により、歩行者や自転車の通行を優先するゾーンを形成するゾーン対策、外周幹線道路の交通を円滑化するための交差点改良やエリア進入部におけるハンプや狭さくの設置等によるエリア内への通過車両の抑制対策を実施する。

また、道路標識の高輝度化・自発光化、標示板の共架、設置場所の統合・改善、道路標示の高輝度化（以下「道路標識の高輝度化等」という。）や横断歩道を強調するためのカラー舗装などを行い、見やすく分かりやすい道路標識・道路標示の整備を推進する。

さらに、ビッグデータ（*末尾用語解説参照）の活用により潜在的な危険箇所の解消を進めるほか、交通事故の多いエリアでは、公安委員会、道路管理者等が連携して効果的・効率的に対策を実施する。

イ 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、「通学路交通安全プログラム」等に基づく定期的な合同点検の実施や対策の改善・充実等の取組を継続して推進するとともに、未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路の緊急安全点検等の結果を踏まえ、道路交通実態に応じ、学校、教育委員会、保育所等の対象施設、その所管機関、警察、道路管理者等の関係機関が連携し、ハード・ソフトの両面から必要な対策を推進する。

保育所や幼稚園、小学校、児童館等に通う幼児・児童、中学校、高等学校に通う生徒の通行の安全を確保するため、通学路等の歩道整備等を積極的に推進するとともに、ハンプ・狭さく等の設置、路肩のカラー舗装、防護柵・ライジングボラード等の設置、自転車道・自転車専用通行帯・自転車の通行位置を示した道路等の整備を推進する。このほか、押ボタン式信号機、歩行者用灯器の整備、立体横断施設の整備、横断歩道等の拡充等による対策を推進する。

ウ 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、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積極的に推進する。

また、歩道の段差・傾斜・勾配の改善、音響式信号機や歩車分離式信号等のバリアフリー対応型信号機、エスコートゾーン（視覚障害者誘導用道路横断帯）、昇降装置付立体横断施設、歩行者用休憩施設、自転車駐車場、障害者用の駐車ます等を有する自動車駐車場等の整備を推進する。

あわせて、高齢者、障害者等の通行の安全と円滑を図るとともに、高齢運転者の増加に対応するため、信号灯器のLED化、道路標識の高輝度化等を推進する。

また、駅前等の交通結節点において、エレベーター等の設置やスロープ化、建築物との直結化が図られた立体横断施設、交通広場等の整備を推進し、歩きたくなるような安全で快適な歩行空間を積極的に確保する。

特に、バリアフリー法に基づく重点整備地区に定められた駅の周辺地区等においては、公共交通機関等のバリアフリー化と連携しつつ、誰もが歩きやすい幅の広い歩道、道路横断時の安全を確保する機能を付加したバリアフリー対応型信号機等の整備を連続的・面的に推進し、ネットワーク化を図る。

さらに、視覚障害者誘導用ブロックや歩行者用の案内標識、バリアフリーマップ等により、公共施設の位置や施設までの経路等を適切に案内する。

(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

幹線道路における交通安全については、事故危険箇所を含め死傷事故率の高い区間や、地域の交通安全の実績を踏まえた区間を優先的に選定し、対策立案段階では、これまでに蓄積してきた対策効果データにより対策の有効性を確認した上で次の対策に反映する「成果を上げるマネジメント」を推進するとともに、急ブレーキデータ等のビックデータを活用した潜在的危険箇所の対策などきめ細かく効率的な事故対策を推進する。

また、高規格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が高い高規格道路の利用促進を図る。

ア 事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）の推進

交通安全に資する道路整備事業の実施に当たって、効果を科学的に検証しつつ、マネジメントサイクルを適用することにより、効率的・効果的な実施に努め、少ない予算で最大の効果を獲得できるよう、次の手順により「事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）」を推進する。

(ア) 全国の国道における死傷事故は特定の区間に集中していることを踏まえ、死傷事故率の高い区間や地域の交通安全の実情を反映した区間等、事故の危険性が高い特定の区間を第三者の意見を参考にしながら選定する。

(イ) 地域住民に対し、事故危険区間であることの注意喚起を行うとともに、事故データにより、卓越した事故類型や支配的な事故要因等を明らかにした上で、

今後蓄積していく対策効果データを活用しつつ、事故要因に即した効果の高い対策を立案・実施する。

(ウ) 対策完了後は、対策の効果を分析・評価し、必要に応じて追加対策を行うなど、評価結果を次の新たな対策の検討に活用する。

イ 事故危険箇所対策の推進

特に事故の発生割合の大きい幹線道路の区間や、ビッグデータの活用により潜在的な危険区間等を事故危険箇所として指定し、公安委員会と道路管理者が連携して集中的な事故抑止対策を実施する。事故危険箇所においては、信号機の新設・改良、歩車分離式信号の運用、道路標識の高輝度化等、歩道等の整備、交差点改良、視距の改良、付加車線等の整備、中央帯の設置、バス路線等における停車帯の設置及び防護柵、区画線等の整備、道路照明・視線誘導標等の設置等の対策を推進する。

ウ 幹線道路における交通規制

一般道路については、交通の安全と円滑化を図るため、道路の構造、交通安全施設の整備状況、道路交通実態等を勘案しつつ、速度規制及び追越しのための右側部分はみ出し通行禁止規制等について見直しを行い、その適正化を図る。

また、新規供用の高速自動車国道等については、道路構造、交通安全施設の整備状況等を勘案し、安全で円滑な交通を確保するため、適正な交通規制を実施するとともに、既供用の高速自動車国道等については、交通流の変動、道路構造の改良状況、交通安全施設の整備状況、交通事故の発生状況等を総合的に勘案して、交通実態に即した交通規制となるよう見直しを推進する。特に、交通事故多発区間においては、必要な安全対策を推進するとともに、交通事故、天候不良等の交通障害が発生した場合は、臨時の交通規制を迅速かつ的確に実施し、二次事故の防止を図る。

エ 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、速やかに当該箇所の道路交通環境等事故発生の要因について調査するとともに、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。

オ 適切に機能分担された道路網の整備

(ア) 高規格道路から生活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安全性が高い高規格道路の整備やインターチェンジの増設等により、それらを利用しやすい環境を整備し、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、バイパス及び環状道路等の整備を推進する。

(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とともに、公安委員会により実施される交通規制及び交通管制との連携を強化し、ランプ・狭さく等による車両速度及び通過交通の抑制等の整備を総合的に実施する。

(オ) 県民のニーズに応じた効率的な輸送体系を確立し、道路混雑の解消等円滑な交通流が確保された良好な交通環境を形成するため、道路交通、鉄道、海運、航空等複数の交通機関の連携を図るマルチモーダル施策を推進し、鉄道駅等の交通結節点、空港、港湾の交通拠点へのアクセス道路の整備等を実施する。

カ 高速自動車国道等における事故防止対策の推進

高速自動車国道等においては、緊急に対処すべき交通安全対策を総合的に実施する観点から、交通安全施設等の整備を計画的に進めるとともに、渋滞区間における道路の拡幅等の改築事業、適切な道路の維持管理、道路交通情報の提供等を積極的に推進し、安全水準の維持、向上を図る。

(ア) 安全で円滑な自動車交通を確保するため、事故多発区間のうち緊急に対策を実施すべき箇所については、事故要因の詳細な分析を行い、対策が必要と判断した箇所については、注意喚起標識等の整備を実施するとともに、道路構造上往復に分離されていない非分離区間については、対向車線へのはみ出しによる重大事故を防止するため、4車線化事業を考慮しながらワイヤロープの設置を進める。

また、逆走による事故防止のための注意喚起看板や路面標示等の整備、歩行者・自転車等の高速道路への立入りを防止するため立入禁止看板等設置を図るなど、総合的な事故防止対策を推進する。

また、事故発生後の救助・救急活動を支援する緊急開口部の整備等も併せて実施するとともに、高速自動車国道におけるヘリコプターによる救助・救急活動を支援する。

(イ) 安全で快適な自動車走行に資するより良い走行環境の確保を図るため、事故や故障による停車車両の早期撤去等による渋滞対策等を推進する。

(ウ) 渋滞の解消及び道路利用者サービスの向上を図るため、最新の情報通信技術を活用した道路交通情報提供を行い、利用者サービスの向上等を推進する。

キ 道路の改築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築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、幹線道路の整備と併せた生活道路におけるハンプや狭さくの設置等によるエリア内への通過車両の抑制対策、自転車の通行を歩行者や車両と分離するための自転車道や自転車専用通行帯、自転車の通行位置を示した道路の整備等の道路交通の安全に寄与する道路の改築事業を推進する。

(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や右左折車線の設置・延伸、立体交差化等を推進する。

また、進入速度の低下等による交通事故の防止や被害の軽減、信号機が不要になることによる待ち時間の減少等の効果が見込まれる環状交差点（ラウンドアバウト）について、周辺の土地利用状況等を勘案し、適切な箇所への導入を推進する。

(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の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、幅の広い歩道や自転車道、自転車専用通行帯等の整備を推進する。

(オ) 交通混雑が著しい中心部、鉄道駅周辺等において、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、ペDESTリアンデッキ、交通広場等の総合的な整備を図る。

(カ) 歴史的街並みや史跡等卓越した歴史的環境の残る地区において、地区内の交通と観光交通、通過交通を適切に分離するため、歴史的地区への誘導路、地区内の生活道路、歴史的道筋等の整備を体系的に推進する。

ク 交通安全施設等の高度化

(ア) 交通実態等に応じて、複数の信号機を面的・線的に連動させる集中制御化・プログラム多段系統化等の信号制御の改良を推進するとともに、疑似点灯防止による視認性の向上に資する信号灯器のLED化を推進する。

(イ) 道路の構造、交通実態等に応じた交通の安全を確保するために、道路標識の高輝度化、高機能舗装、高視認性区画線の整備等を推進するほか、交通事故発生地点を容易に把握し、速やかな事故処理及び的確な事故調査が行えるよう交差点名標識等を整備する。

また、必要に応じて、見通しの悪いカーブで、対向車が接近してくることを知らせる対向車接近システムを整備する。

(4) 交通安全施設等の整備事業の推進

令和3年度(2021年度)から令和7年度(2025年度)までを計画期間とする社会資本整備重点計画(令和3年度(2021年度)中に閣議決定予定)に即して、公安委員会及び道路管理者が連携し、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 交通安全施設等の戦略的維持管理

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、平成27年(2015年)3月に策定された「山口県公共施設等マネジメント基本方針」等に即して、中長期的な視点に立った交通安全施設の更新、長寿命化、ライフサイクルコストの削減等を推進する。特に、横断歩行者優先の前提となる横断歩道の道路標識・道路標示が破損、滅失、退色、摩耗等の理由によりその効用が損なわれないよう効率的かつ適切な管理を行う。

イ 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、「ゾーン30」等の車両速度の抑制、通過交通の抑制・排除等の面的かつ総合的な交通事故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。

ウ 幹線道路対策の推進

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、事故危険箇所等の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。この際、事故データの客観的な分析による事故原因の検証に基づき、信号機の改良、交差点改良等の対策を実施する。

エ 交通円滑化対策の推進

交通安全に資するため、信号機の改良、交差点の立体化、踏切除却等を推進するほか、駐車対策を実施することにより、交通容量の拡大を図り、交通の円滑化を推進するとともに、自動車からの二酸化炭素排出の抑止を推進する。

オ ITS（高度道路交通システム）の推進による安全で快適な道路交通環境の実現

交通情報の収集・分析・提供や交通状況に即応した信号制御、その他道路における交通の規制を広域的かつ総合的に行うため、交通管制エリアの拡大を始め、交通管制システムの充実・改良を図る。

具体的には、複数の信号機を面的・線的に連動させる集中制御化・プログラム多段系統化等の信号制御の改良を図るほか、最先端の情報通信技術等を用いて、光ビーコンの整備、交通管制センターの改良等により新交通管理システム（UTMS＊末尾用語解説参照）を推進するとともに、情報収集・提供環境の拡充や自動運転技術の実用化に資する交通環境の構築等により、道路交通情報提供の充実等を推進し、安全で快適な道路交通環境の実現を図る。

カ 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主体的な参加の下に交通安全施設等の点検を積極的に推進するとともに、道路標識・標示や交通規制、信号機に関する意見・要望等を受ける「標識BOX」、「信号機BOX」等の意見箱を活用して、道路利用者等が日常から抱いている意見を道路交通環境の整備に反映する。

キ 連絡会議等の活用

警察と道路管理者が設置している「山口県道路交通環境安全推進連絡会議」やその下に設置されている「アドバイザー会議」を活用し、学識経験者のアドバイスを受けつつ施策の企画、評価、進行管理等に関して協議を行い、的確かつ着実に安全な道路交通環境の実現を図る。

(5) 高齢者等の移動手段の確保・充実

令和2年（2020年）6月に公布された地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）等の一部改正により、高齢者を始めとする地域住民の移動手段の確保に向け、地方公共団体が中心となって地域公共交通のマスタープラン（地域公共交通計画）を策定した上で、公共交通サービスの改善を図るとともに、地域の輸送資源の総動員による持続可能な移動手段の確保・充実を図る取組を推進する。

高齢者等の事故防止や移動手段の確保等に資する、最寄駅と目的地を結ぶラストマイル自動運転や中山間地域における道の駅等を拠点とした自動運転サービスを始めた、地域の自動運転サービスの社会実装を推進する。

また、公共交通等による移動の利便性を向上させるMaaS（*末尾用語解説参照）等の新たなモビリティサービスについて、地域課題の解決に資するモデル構築やMaaSの普及に必要な基盤づくりへの支援を行うことで県内への普及を推進し、高齢者を始めとする地域住民の移動手段の確保・充実を図る。

(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々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・面的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の確保はもとより、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の占用を禁止し、無電柱化を推進する。

(8) 効果的な交通規制の推進

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。

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。

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。

さらに、公安委員会が行う交通規制の情報についてデータベース化を推進し、効果的な交通規制を行う。

(9) 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

クリーンかつエネルギー効率の高い持続可能な都市内交通体系の実現に向け、自転車の役割と位置付けを明確にしつつ、交通状況に応じて、歩行者・自転車・自動車の適切な分離を図り、歩行者と自転車の事故等への対策を講じるなど、安全で快適な自転車利用環境を創出する必要がある。このことから、「やまぐち自転車活用推進計画」に基づき、歩行者と自転車が分離された自転車通行空間の整備等により、安全で快適な自転車利用環境の創出に関する取組を推進する。

また、自転車通行の安全性を向上させるため、自転車と自動車を混在させる区間では、周辺の交通実態等を踏まえ、必要に応じて、駐車禁止又は駐停車禁止の規制を実施する。

さらに、自転車の交通ルールや交通マナーの啓発を推進する。

イ 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路外・路上の自転車駐車場等の整備を推進する。

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、市町や道路管理者、警察、鉄道事業者等が連携し、放置自転車等の整理・撤去等を図る。

特に、バリアフリー法に基づき、市町が定める重点整備地区内における生活関連経路を構成する道路においては、高齢者、障害者等が円滑に移動できるよう、自転車等の違法駐車に対する指導取締りの強化や啓発活動のほか、自転車駐車場等の整備を重点的に推進する。

(10) ITS（高度道路交通システム）の活用

道路交通の安全性、輸送効率及び快適性の向上を実現するとともに、渋滞の軽減等の交通の円滑化を通じて環境保全に寄与することを目的に、最先端の情報通信技術等を用いて、人と道路と車両とを一体のシステムとして構築する新しい道路交通システムであるITS（高度道路交通システム）を引き続き推進する。

ア 道路交通情報通信システムの整備

安全で円滑な道路交通を確保するため、リアルタイムな渋滞情報、所要時間、規制情報等の道路交通情報を提供する道路交通情報システム（VICS*末尾用語解説参照）の整備・拡充を推進するとともに、高精度な情報提供の充実及び対応車載機の普及を図る。

また、詳細な道路交通情報の収集・提供のため、光ビーコンや、いままでのETCの高速道路利用料金収受だけではなく、渋滞回避や安全運転支援といった、ドライバーに有益な情報を提供するETC2.0等のインフラの整備を推進する。

イ UTMS（新交通管理システム）の推進

最先端の情報通信技術等を用いて交通管理の最適化を図るため、光ビーコンの機能を活用してUTMS（新交通管理システム）の整備を行うことによりITS（高度道路交通システム）を推進し、安全・円滑かつ快適で環境負荷の低い交通社会の実現を目指す。

ウ 交通事故防止のための運転支援システムの推進

運転者に信号交差点への到着時における信号灯色等に関する情報を事前に提供することで、ゆとりある運転を促す信号情報活用運転支援システム（TSPS* 末尾用語解説参照）を始めとするUTMS（新交通管理システム）の整備を行うことによりITS（高度道路交通システム）を推進する。

エ ETC2.0の展開

第10次計画期間中を通じて、ETC2.0（*末尾用語解説参照）から得られたビッグデータ等の、発生場所、形態等を詳細な情報に基づき分析し、従来の対策では抑止困難であった事故について、よりきめ細かな対策を効果的かつ効率的に実施する取組が進められた。今後は、ビッグデータ等や専門家の知見を一層幅広く活用していくことも課題となる。

例えば、交通事故について、分析システムの活用やETC2.0から得られたビッグデータ等のマイクロ分析を行い、様々なリスク行動を分析し、対策に生かすための取組を推進する。

オ 道路運送事業に係る高度情報化の推進

環境に配慮した安全で円滑な自動車の運行を実現するため、道路運送事業においてITS（高度道路交通システム）技術を活用し、公共交通機関の利用促進や物流の効率化を推進する。

具体的には、公共車両優先システム（PTPS*末尾用語解説参照）の整備を推進する。

(11) 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、交通需要マネジメント（TDM）の定着・推進を図る。

具体的には、バイパス・環状道路の整備や交差点の改良等の交通容量の拡大策、交通管制の高度化等に加えて、パークアンドライドの推進、情報提供の充実、時差通勤・通学、フレックスタイム制の導入等により、輸送効率の向上や交通量の時間的・空間的平準化を推進する。

交通の円滑化等に係る施策については、交通政策基本法（平成25年法律第92号）及び交通政策基本計画（平成27年2月閣議決定）に即して、行政、交通関連事業者、交通施設管理者、住民等が相互に連携しながら、総合的かつ計画的に推進する。

ア 公共交通機関利用の促進

令和2年（2020年）6月に公布された地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）等の一部改正法により、地域における移動ニーズに対し、地方公共団体が中心となって地域のマスタープラン（地域公共交通計画）の策定を推進し、公共交通サービスの改善を進めるなど、公共交通機関利用の促進を図る。

具体的には、道路交通混雑が著しい一部の道路について、バス専用・優先レーンの設定やバス感応式信号機等のPTPS（公共車両優先システム）の整備、パークアンドライドやサイクルアンドライド（*末尾用語解説参照）に必要な駐車場・駐輪場の確保、コミュニティバスの導入等、移動における公共交通の優位性を確立するための施策を推進する。

さらに、Maas等の新たなモビリティサービスについて、地域課題の解決に資する地域交通モデルの構築に取り組み、地域や観光地の移動手段の確保・充実や公共交通機関の維持・活性化等を進める。

また、鉄道・バス事業者による運行頻度・運行時間の見直しによる鉄道とバスとの接続機能の強化や駅施設・バス車両等のバリアフリー化等を推進することにより、乗り継ぎやすい公共交通の実現と公共交通機関利用者の利便性の向上を図るとともに、鉄道駅・バス停までのアクセス確保のために、パークアンドライド駐車場、自転車道、自転車専用通行帯、自転車の通行位置を示した道路、駅前広場等の整備を促進し、交通結節機能を強化する。

さらに、モビリティマネジメント（MM*末尾用語解説参照）や高齢者等の運賃優遇措置の拡充など、自家用車利用から公共交通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 貨物自動車利用の効率化

効率的な貨物自動車利用等を促進するため、共同輸配送による貨物自動車の積載効率向上や、置き配や宅配ボックスの活用による宅配便の再配達削減に資する取組による物流効率化を推進する。

(12) 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

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。

地震発生時の応急活動を迅速かつ安全に実施できる信頼性の高い道路ネットワークを確保するため、緊急輸送道路上にある橋梁の耐震対策を推進する。

また、豪雨・豪雪時等においても、安全・安心で信頼性の高い道路ネットワークを確保するため、道路斜面等の防災対策を進めるとともに、災害時の迂回路や避難路の災害のおそれのある区間を回避・代替する道路の整備を推進する。

津波に対しては、人的被害を最小化するため、道路利用者への早期情報提供や迅速な避難を行うための避難路の整備のほか、津波被害発生時においても緊急輸送道路を確保するため、津波浸水域を回避する高規格道路の整備を推進する。

また、地震・津波等の災害発生時に、避難場所等となる「道の駅」について防災拠点としての活用を推進する。

また、ミッシングリンクの解消や一般道の防災課題解消等を推進し、災害に強い道路ネットワークを構築する。

イ 災害に強い交通安全施設等の整備

地震、豪雨・豪雪、津波等の災害が発生した場合においても安全で円滑な道路交通を確保するため、交通管制センター、交通監視カメラ、車両感知器、交通情報板等の交通安全施設の整備を推進するとともに、通行止め等の交通規制を迅速かつ効果的に実施するための道路災害の監視システムの導入や交通規制資機材の整備を推進する。あわせて、災害発生時の停電による信号機の機能停止を防止する信号機電源付加装置の整備や老朽化した信号機、道路標識・道路標示等の計画的な更新を推進する。

また、オンライン接続により都道府県警察の交通管制センターから詳細な交通情報をリアルタイムで警察庁に収集し、広域的な交通管理に活用する「広域交通管制システム」の的確な運用を推進する。

ウ 災害発生時における交通規制

災害発生時においては、被災地域への車両の流入抑制を行うとともに、被害状況を把握した上で、災害対策基本法（昭和36年法律第223号）の規定に基づく通行禁止等の必要な交通規制を迅速かつ的確に実施する。

エ 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に対する道路交通情報の提供等に資するため、地震計、交通監視カメラ、車両感知器、道路交通情報提供装置、道路管理情報システム等の整備を推進するとともに、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。

また、災害発生時には、警察や道路管理者が保有する自動車走行履歴（プローブ）情報や民間事業者が保有するプローブ情報から運行実績情報を生成し提供することで、リアルタイムのプローブ情報を活用しつつ、災害時における道路交通情報の提供を推進する。

(13) 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。

ア きめ細かな駐車対策の推進

地域住民等の意見要望等を十分に踏まえつつ、駐車規制の点検・見直しを実施するとともに、物流の必要性や自動二輪車の駐車需要等にも配慮し、地域の交通実態等に応じた規制の緩和を行うなど、きめ細かな駐車規制を推進する。

イ 違法駐車対策の推進

(ア) 悪質性、危険性、迷惑性の高い違反を重点的に、地域の実態に応じた取締り活動ガイドラインによるメリハリを付けた取締りを推進する。また、道路交通環境等当該現場の状況を勘案した上で必要があると認められる場合は、取締り活動ガイドラインの見直しを行うなど、適切に対応する。

(イ) 運転者の責任を追及できない放置車両について、当該車両の使用者に対する放置違反金納付命令及び繰り返し放置違反金納付命令を受けた車両の使用者に対する車両使用制限命令の積極的な活用を図り、使用者責任を追及する。

他方、交通事故の原因となった違反や常習的な違反等悪質な駐車違反については、運転者の責任追及を徹底する。

ウ 駐車場等の整備

(ア) 駐車場整備地区の指定と駐車場整備計画の策定の支援

自動車交通が混雑する地区等において、計画的、総合的な駐車対策を行うため、市町による駐車場整備地区の指定、駐車場整備計画の策定について支援する。

(イ) 民間駐車場・公共駐車場の整備促進

市町は、大規模な建築物に対する駐車場の整備を義務付ける附置義務条例の制定に努めるとともに、民間駐車場の整備を促進する。

また、都市機能の維持・増進を図る必要のある地区や交通結節点等、重点的に駐車場の整備を図る必要のある地域において、公共駐車場の整備を推進する。

(ウ) 既存駐車場の有効利用の推進

官公庁の駐車場が利用されていない時間帯に地域住民等に開放するなど、既存駐車場の有効利用を図る。

エ 違法駐車を排除する気運の醸成・高揚

違法駐車 の 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。

オ ハード ・ ソフト 一体 とな った 駐車 対策 の 推進

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、自治 会、地元 商店 街 等 地域 の 意見 要望 を 十分 に 踏ま えた 駐車 規制 の 点検 ・ 改善、道路 利用者 や 関係 事業者 等 による 自主 的な 取組 の 促進、行政 や 道路 管理者 に対する 路外 駐車 場 や 路上 荷捌き スペース 整備 の 働き 掛け、違法 駐車 の 取締り、積極 的な 啓発 活動 等 ハード ・ ソフト 一体 とな った 総合 的な 駐車 対策 を 推進 する。

(14) 道路 交通 情報 の 充実

安全 で 円滑 な 道路 交通 を 確保 する ため には、運転 者 に対して 正確 で きめ 細かな 道路 交通 情報 を 分かり やすく 提供 する こと が 重要 であり、高度 化 ・ 多様 化 する 道路 交通 情報 に対する 県民 の ニーズ に対応 し、適時 ・ 適切 な 情報 を 提供 する ため、ICT (情報 通信 技術) 等 を 活用 して、道路 交通 情報 の 充実 を 図る。

ア 情報 収集 ・ 提供 体制 の 充実

多様 化 する 道路 利用者 の ニーズ に 応 えて 道路 利用者 に対し 必要 な 道路 交通 情報 を 提供 する ため、光 ビーコン、交通 監視 カメラ、車両 感知 器、交通 情報 板、道路 情報 提供 装置 等 の 整備 による 情報 収集 ・ 提供 体制 の 充実 を 図ると ともに、交通 管制 エリア の 拡大 等 の 交通 管制 システム の 充実 ・ 高度 化 を 図る ほか、交通 規制 情報 の データ ベース 化 を 推進 する。

また、自動 運転 の 実用 化 に 資 する 交通 環境 の 構築 の ため、交通 情報 収集 ・ 交通 情報 収集 提供 装置 等 の 交通 管制 及び 信号 機 の 情報 化 に 資 する 事業 を 推進 する。

さらに、ITS (高度 道路 交通 システム) の 一環 として、運転 者 に 渋滞 状況 等 の 道路 交通 情報 を 提供 する VICS や ETC 2.0 の 整備 ・ 拡充 を 積極 的に 図る こと により、交通 の 分散 を 図り、交通 渋滞 を 解消 し、交通 の 安全 と 円滑 化 を 推進 する。

イ ITS (高度 道路 交通 システム) を 活用 した 道路 交通 情報 の 高度 化

ITS (高度 道路 交通 システム) の 一環 として、運転 者 に 渋滞 状況 等 の 道路 交通 情報 を 提供 する VICS や ETC 2.0 の 整備 ・ 拡充 を 積極 的に 図ると ともに、ETC 2.0 対応 カーナビ 及び ETC 2.0 車載 器 を 活用 し、ETC の ほか 渋滞 回避 支援 や 安全 運転 支援、災害 時 の 支援 に関する 情報 提供 を 行う ETC 2.0 サービス を 推進 する こと により、情報 提供 の 高度 化 を 図り、交通 の 分散 による 交通 渋滞 を 解消 し、交通 の 安全 と 円滑 化 を 推進 する。

ウ 分かりやすい道路交通環境の確保

時間別・車種別等の交通規制の実効を図るため、視認性・耐久性に優れた大型固定標識や路側可変標識の整備、系統的で分かりやすい案内標識の整備を推進する。

また、主要な幹線道路の交差点及び交差点付近において、ルート番号等を用いた案内標識の設置や案内標識の英語表記を推進するなど、国際化への対応に努める。

(15) 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、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積極的に行い、「道路ふれあい月間」等を中心に道路の愛護思想の普及を図る。

なお、道路工事調整等を効果的に行うため、図面を基礎として、デジタル地図を活用し、データ処理を行うコンピュータ・マッピング・システムの更なる充実及び活用の拡大を図る。

(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。

さらに、掘り返しを防止する抜本的対策として共同溝等の整備を推進する。

イ 休憩施設等の整備の推進

過労運転に伴う事故防止や近年の高齢運転者等の増加に対応するため、「道の駅」等、休憩施設等の整備を推進する。

ウ 子供の遊び場等の確保

子供の安全な遊び場の確保、都市における良好な生活環境の確保等を図るため、都市公園における老朽化した遊具や施設の更新を計画的に進める。

さらに、繁華街、小住宅集合地域、交通頻繁地域等、子供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では、公立の小学校、中学校及び高等学校の校庭等の開放の促進に努める。

エ 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。

また、危険物を積載する車両の水底トンネル等の通行の禁止又は制限及び道路との関係において必要とされる車両の寸法、重量等の最高限度を超える車両の通行の禁止又は制限に対する違反を防止するため、指導取締りの推進を図る。

オ 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や除雪を実施する。

また、道路利用者の安全な通行を支援するため山間部の交通の要所となる道路や交通量が極めて多い主要幹線道路には、気象観測装置や管理用カメラを設置して路面状況等を収集し、インターネット上で道路情報提供を行うシステムの整備を図る。

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。

運転免許制度については、最近の交通情勢を踏まえて必要な改善を図る。

また、今後の自動車運送事業の変化を見据え、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の推進及び自動車運送事業者の安全対策の充実に努めるとともに、交通労働災害の防止等を図るための取組を進める。

さらに、道路交通の安全に影響を及ぼす自然現象等に関する適時・適切な情報提供を実施するため、ICT(情報通信技術)等を活用して道路交通に関する総合的な情報提供の充実に努める。

(1) 運転者教育等の充実

安全運転に必要な知識及び技能を身に付けた上で、安全運転を実践できる運転者を育成するため、免許取得前から安全意識を醸成する交通安全教育の充実に努めるとともに、免許取得時や免許取得後においては、特に、実際の交通場面で安全に運転できる能力を向上させるための教育を行う。

また、これらの機会が、単なる知識や技能を教える場にとどまることなく、個々の心理的・性格的な適性を踏まえた教育や、交通事故被害者等の手記等を活用し交通事故の悲惨さの理解を深める教育、自らの身体機能の状況や健康状態について自覚を促す教育等を行うなど、教育内容の充実を図る。

ア 運転免許を取得しようとする者に対する教育の充実

(ア) 指定自動車教習所における教習の充実

自動車教習所の教習に関し、交通事故の発生状況、道路環境等の交通状況を勘案しつつ、全課程での教習内容の充実を図る。

また、教習指導員等の資質の向上、教習内容及び指導技法の充実を図り、教習水準の向上を図る。

(イ) 取得時講習の充実

原付免許、普通二輪免許、大型二輪免許、普通免許、準中型免許、中型免許、大型免許、普通二種免許、中型二種免許及び大型二種免許を取得しようとする者に対する取得時講習の充実に努める。

イ 運転者に対する再教育等の充実

(ア) 運転者講習の充実

取消処分者講習、停止処分者講習、違反者講習、初心運転者講習、更新時講習及び高齢者講習により運転者に対する再教育が効果的に行われるよう、講習施設・設備の拡充を図るほか、講習指導員の資質向上、講習資機材の高度化並びに講習内容及び講習方法の充実に努める。

特に、飲酒運転を防止する観点から、飲酒取消講習の確実な実施や飲酒学級の充実に努める。

(イ) 運転適性検査の推進

県総合交通センターの運転適性検査機器や運転適性検査車の検査機器等設備の整備充実を図るとともに、運転者の運転特性に起因する交通事故を防止するため、企業や団体等に対して運転適性検査の受検を勧奨する。

(ウ) 指定自動車教習所における再教育の積極的実施

指定自動車教習所については、既に運転免許を取得した者に対する再教育を実施するなど、地域の交通安全教育センターとしての機能の充実に努めるほか、施設、資機材の整備充実を図り、実車を用いた参加・体験・実践型の運転者教育を推進する。

ウ 妨害運転等の悪質・危険な運転者に対する処分者講習での再教育

運転適性検査により、受講者の運転特性を診断した上で、必要な個別的指導等を実施し、悪質・危険な運転特性の矯正を図る。

エ 二輪車安全運転対策の推進

取得時講習のほか、二輪車安全運転講習や原付安全運転講習の推進に努める。

また、指定自動車教習所における交通安全教育体制の整備等を促進し、二輪車運転者に対する教育の充実・強化に努める。

オ 高齢運転者対策の充実

高齢の運転免許保有者が全保有者の約3割を占め、今後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。

(ア) 高齢者に対する教育の充実

高齢者講習の効果的实施や更新時講習における講習内容の充実に努める。

特に、高齢者講習においては、運転技術に着目したきめ細かな講習を実施するとともに、より効果的な教育に努める。

(イ) 臨時適性検査等の確実な実施

認知機能検査、安全運転相談等の機会を通じて、認知症の疑いがある運転者の把握に努め、臨時適性検査等の確実な実施により、安全な運転に支障のある者については運転免許の取消し等の行政処分を行う。

また、臨時適性検査等の円滑な実施のため、関係機関・団体等と連携して、同検査等を実施する認知症に関する専門医の確保を図るなど、体制の強化に努める。

(ウ) 改正道路交通法の円滑な運用

75歳以上で一定の違反歴がある高齢運転者に対する運転技能検査制度の導入及び申請により対象車両を安全運転サポート車に限定するなどの限定条件付免許制度の導入等、改正法の適正かつ円滑な施行に向けた準備を進めるとともに、施行後のこれらの制度の適切な運用を推進する。

(エ) 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。

(オ) 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、支援内容の充

実及び県・市町等による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。

カ 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・交通安全運動等あらゆる機会を通じて、着用効果の啓発等着用推進キャンペーンを積極的に行うとともに、シートベルト、チャイルドシート及び乗車用ヘルメット着用義務違反に対する街頭での交通指導取締りを推進する。

キ 自動車安全運転センターの業務の充実

自動車安全運転センター山口県事務所との密接な連携により、安全運転中央研修所における各種の訓練施設を活用し、高度の運転技能と専門的知識を必要とする安全運転指導者や職業運転者、青少年運転者等に対する参加・体験・実践型の交通安全教育の充実を図るとともに、通知、証明及び調査研究業務等の一層の充実を図る。

ク 自動車運転代行業の指導育成等

自動車運転代行業の業務の適正な運営を確保し、交通の安全及び利用者の保護を図るため、自動車運転代行業者に対し、立入検査等を行うほか、無認定営業、損害賠償措置義務違反、無免許運転等の違法行為の厳正な取締りを実施する。

ケ 自動車運送事業等に従事する運転者に対する適性診断の充実

自動車運送事業等に従事する運転者に対する適性診断については、自動車運送事業等の安全を確保するため、事業者に対し、受診の環境を整えるため、適性診断実施の認定基準を明確化したところであり、引き続き、適性診断の実施者への民間参入を促進する。

コ 危険な運転者の早期排除

行政処分制度の適正かつ迅速な運用に努めるほか、自動車等の安全な運転に支障を及ぼすおそれがある病気等にかかっていると疑われる者等に対する臨時適性検査等の迅速・的確な実施に努めるなど、危険な運転者の早期排除を図る。

(2) 運転免許制度の改善

交通事故の傾向等、最近の交通情勢を踏まえた運転免許制度の見直し・検討により、次の対策を推進する。

ア 運転免許試験については、交通事故の傾向等、最近の交通環境における能力の

有無を的確に判定するものとなっているかについて検証を行い、必要に応じ改善を図る。

イ 県民の立場に立った運転免許業務を行うため、手続の簡素化の推進により更新負担の軽減を図るとともに、県総合交通センターにおける障害者等のための設備・資機材の整備及び運転適性相談活動の充実を図る。

(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」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・強化して安全運転管理業務の徹底を図る。

さらに、事業活動に関してなされた道路交通法違反等の使用者等への通報制度を活用するとともに、使用者、安全運転管理者等による下命・容認違反等については、使用者等の責任追及を徹底し適正な運転管理を図る。

事業活動に伴う交通事故防止を促進するため、映像記録型ドライブレコーダーやデジタル式運行記録計等（以下「ドライブレコーダー等」という。）の安全運転を図る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安全運転管理への活用方法について、周知を図る。

(4) 事業用自動車の安全プラン等に基づく安全対策の推進

事業用自動車の交通事故死者数・交通事故重傷者数・人身事故件数・飲酒運転件数の削減等を目標とする事業用自動車総合安全プランに基づき、安全体質の確立、コンプライアンスの徹底等について関係者（行政、事業者、利用者）が一体となり総合的な取組を推進する。

ア 運輸安全マネジメント等を通じた安全体質の確立

事業者の安全管理体制の構築・改善状況を国が確認する運輸安全マネジメント評価を引き続き実施する。また、運輸安全マネジメント評価を通じて、運輸事業者による防災意識の向上及び事前対策の強化等を図り、運輸防災マネジメントの取組を強化するとともに、感染症による影響を踏まえた運輸事業者の安全に係る取組及び事業者によるコンプライアンスを徹底・遵守する意識付けの取組を的確に確認する。

また、事業者の安全意識の向上を図るため、メールマガジン「事業用自動車安全通信」や「自動車総合安全情報」ホームページにより、事業者に事業用自動車

による重大事故発生状況、事業用自動車に係る各種安全対策等の情報を引き続き提供するとともに、外部専門家等の活用による事故防止コンサルティング実施に対して支援するなど、社内での安全教育の充実を図る。

イ 自動車運送事業者に対するコンプライアンスの徹底

労働基準法（昭和 22 年法律第 49 号）等の関係法令の履行及び運行管理の徹底を図るため、飲酒運転等の悪質違反を犯した事業者、重大事故を引き起こした事業者及び新規参入事業者等に対する監査を徹底するとともに、関係機関合同による監査・監督を実施し、不適切な事業者に対して厳正な処分を行う。また、IT を活用して効果的・効率的な監査・監督を実施する。

多様な輸送ニーズに対応しつつ、安全性の確保を図るため、空港等のバス発着場を中心とした街頭検査等を活用しつつ、バス事業における交替運転者の配置、運転者の飲酒・過労等の運行実態を把握し、事業用自動車による事故の未然防止を図る。

関係行政機関との連携として、相互の連絡会議の開催及び指導監督結果の相互通報制度等の活用により、過労運転に起因する事故等の通報制度の的確な運用と業界指導の徹底を図る。

事業者団体等関係団体による指導として、国が指定した機関である、適正化事業実施機関を通じ、過労運転・過積載の防止等、運行の安全を確保するための指導の徹底を図る。

以上のような取組を確実に実施するため、監査体制の充実・強化を重点的に実施する。

ウ 飲酒運転、迷惑運転等の根絶

点呼時にアルコール検知器を使用した酒気帯びの有無の確認を徹底するよう指導するとともに、常習飲酒者を始めとした運転者や運行管理者に対し、アルコールの基礎知識や節酒方法等の飲酒運転防止の専門的な指導を実施するアルコール指導員の普及促進を図り、事業者における飲酒運転ゼロを目指す。また、薬物使用による運行の根絶に向け啓発を続ける。

さらに、スマートフォンの画面を注視したり、携帯電話で通話したりしながら運転する「ながら運転」、他の車両の通行を妨害し、重大な交通事故にもつながる「あおり運転」といった迷惑運転について、運転者に対する指導・監督を実施するよう、事業者に対し指導を行う。

エ ICT（情報通信技術）・新技術を活用した安全対策の推進

事業者による事故防止の取組を推進するため、衝突被害軽減ブレーキ等の A S V 装置や運行管理に資する機器等の普及促進に努める。

また、自動車や車載器等の通信システムにより取得した運転情報や、車両と車載機器、ヘルスケア機器等を連携させた総合的データを活用したシステムの普及を図り、更なる事故の削減を目指す。

さらに、運行管理に利用可能なICT（情報通信技術）を活用することにより、働き方改革の実現に加え、運行管理の質の向上による安全性の向上を図るため、開発・普及を促進する。

オ 業態ごとの事故発生傾向、主要な要因等を踏まえた事故防止対策

輸送の安全を図るため、トラック・バス・タクシーの業態ごとや運転者の年齢、健康状態等の特徴的な事故傾向を踏まえた事故防止の取組を現場関係者とも一丸となって実施させるとともに、運転者に対する指導・監督マニュアルの策定や、より効果的な指導方法の確立など、更なる運転者教育の充実・強化を検討・実施する。

さらに、平成28年（2016年）に発生した軽井沢スキーバス事故を踏まえ、安全・安心な貸切バスの運行を実現するための総合的な対策が取りまとめられたところ、乗客の死傷事故低減を図るためフォローアップを行いながら対策を推進する。

カ 事業用自動車の事故調査委員会の提案を踏まえた対策

社会的影響の大きな事業用自動車の重大事故については、事業用自動車事故調査委員会における事故の背景にある組織的・構造的問題の更なる解明を含めた原因分析、より客観的で質の高い再発防止策の提言を受け、事業者等の関係者が適切に対応し、事故の未然防止に向けた取組を促進する

キ 運転者の健康起因事故防止対策の推進

運転者の疾病により、運転を継続できなくなる健康起因事故を防止するため、「事業用自動車の運転者の健康管理マニュアル」の周知・徹底を図るとともに、睡眠時無呼吸症候群、脳血管疾患、心臓疾患・大血管疾患等の主要な疾病について、対策ガイドラインの周知徹底を図り、スクリーニング検査の普及を促進する。

ク 自動車運送事業安全性評価事業の促進等

事業者全体の安全性向上に資するものとして実施している「貨物自動車運送事業安全性評価事業」（通称「Gマーク制度」）を促進する。

また、国、地方公共団体及び民間団体等において、貨物自動車運送を伴う業務を発注する際には、それぞれの業務の範囲内で道路交通の安全を推進するとの観点から、安全性優良事業所（通称「Gマーク認定事業所」）の認定状況も踏まえつつ、関係者の理解も得ながら該当事業所が積極的に選択されるよう努める。

(5) 交通労働災害の防止等

ア 交通労働災害の防止

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。

また、これらの対策が効果的に実施されるよう、関係団体と連携して、事業場における交通労働災害防止担当管理者の配置や交通労働災害防止のためのガイドラインに基づく同管理者及び自動車運転業務従事者に対する教育の実施を促進するとともに、事業場に対する個別指導等を実施する。

イ 運転者の労働条件の適正化等

自動車運転者の労働時間、休日、割増賃金、賃金形態等の労働条件の改善を図るため、労働基準法（昭和 22 年法律第 49 号）等の関係法令及び「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（平成元年労働省告示第 7 号）の履行を確保するための監督指導を実施する。

また、関係行政機関による連絡会議の開催や監査・監督結果の相互通報制度等の活用を図るとともに、必要に応じ、合同による監査・監督を実施する。

(6) 道路交通に関連する情報の充実

ア 危険物輸送に関する情報提供の充実等

危険物の輸送時の事故による大規模な災害を未然に防止し、災害が発生した場合の被害軽減に資する情報提供の充実等を図るため、イエローカード（危険有害物質の性状、事故発生時の応急措置、緊急通報・連絡先等事故の際必要な情報を記載した緊急連絡カード）の携行、関係法令の遵守、乗務員教育の実施等について危険物運送事業者の指導を強化する。

また、危険物運搬車両において、交通事故により危険物の漏洩等が発生した場合に、安全かつ迅速に事故処理等を行うため、危険物災害等情報支援システムの充実を図る。

イ 海上コンテナの陸上輸送に係る安全対策

国際海上コンテナの陸上輸送における安全を確保するため、コンテナ内に収納された貨物の品目、重量、梱包等に関する情報の伝達やコンテナロックの確実な実施等を内容とする「国際海上コンテナの陸上における安全輸送ガイドライン」について、関係業界を通じて、関係者への周知徹底を図る。

ウ 気象情報等の充実

道路交通に影響を及ぼす台風、大雨、竜巻等の激しい突風、地震、津波、火山噴火等の自然現象について、的確な実況監視を行い、関係機関、道路利用者等が必要な措置を迅速にとり得るよう、特別警報・警報・予報等を適時・適切に発表

して事故の防止・軽減に努める。また、これらの情報の内容の充実と効果的利活用の促進を図るため、防災関係機関等との間の情報共有やICT（情報通信技術）の活用等に留意し、気象観測予報体制の整備、地震・津波・火山監視体制の整備、各種情報の提供、気象知識等の普及を行う。

また、道路の降雪状況や路面状況等を収集し、道路利用者に提供する道路情報提供装置等の整備を推進する。

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重点を置いた交通事故抑止に資する交通指導取締りを推進する。

また、交通事故事件の発生に際しては初動段階から組織的な捜査を行うとともに、危険運転致死傷罪の立件も視野に入れた捜査の徹底を図るほか、研修等による捜査力の強化や客観的な証拠に基づいた事故原因の究明等により適正かつ緻密な捜査の一層の推進を図る。

さらに、暴走族等対策については、関係機関・団体と連携し、地域が一体となって暴走族追放気運の高揚等に努め、暴走行為をさせない環境づくりを推進するとともに、取締り体制及び装備資機材の充実強化を図る。

(1) 交通指導取締りの強化等

ア 一般道路における効果的な交通指導取締りの強化等

一般道路においては、歩行者及び自転車利用者の事故防止並びに事故多発路線等における重大事故の防止に重点を置いて、交通指導取締りを効果的に推進する。

その際、地域の交通事故実態や違反等に関する地域特性等を十分考慮する。

(ア) 交通事故抑止に資する交通指導取締りの推進

交通事故実態の分析結果等を踏まえ、事故多発路線等において街頭指導活動を強化するとともに、無免許運転、飲酒運転、妨害運転、著しい速度超過、横断歩行者等妨害、交差点関連違反等の交通事故に直結する悪質性、危険性の高い違反、県民から取締り要望の多い迷惑性の高い違反に重点を置いた交通指導取締りを推進する。

特に、飲酒運転及び無免許運転については、取締りにより常習者を道路交通の場から排除するとともに、運転者に対する捜査のみならず、運転者周辺の関係者に対する捜査を徹底するなど、飲酒運転及び無免許運転の根絶に向けた取組を推進する。

また、引き続き、子供や高齢者、障害者の保護の観点に立った交通指導取締りを推進する。

さらに、地理的情報等に基づく交通事故分析の高度化を図り、交通指導取締りの実施状況について、交通事故の発生実態等を分析し、その結果を取締り計画の見直しに反映させる、いわゆるPDCAサイクルをより一層機能させる。

加えて、取締り場所の確保が困難な生活道路や警察官の配置が困難な時間帯においても速度取締りが行えるよう、可搬式速度違反自動取締装置の導入を図るなど、より効果的な取締りを行うための資機材の研究開発及び整備に努める。

(イ) 背後責任の追及

事業活動に関してなされた過積載、過労運転等の違反については、自動車の使用者等に対する責任追及を徹底するとともに、必要に応じ自動車の使用制限命令や荷主等に対する再発防止命令を行う。

また、事業者の背後責任が明らかとなった場合は、事業者に対する指導、監督処分等を行い、この種の違反の防止を図る。

(ウ) 自転車利用者に対する交通指導取締りの推進

自転車利用者による無灯火、二人乗り、信号無視、一時不停止及び歩道通行者に危険を及ぼす違反等に対して積極的に指導警告を行うとともに、これに従わない悪質な自転車利用者や、遮断踏切立入り等の危険な違反行為に対する検挙措置を推進する。

イ 高速自動車国道等における交通指導取締りの強化等

高速自動車国道等においては、悪質性、危険性、迷惑性の高い違反である無免許運転や飲酒運転、著しい速度超過、車間距離不保持、通行帯違反等を重点に取締りを推進していくことはもとより、軽微な違反であっても、重大交通事故に直結するおそれがあることから、取締り体制の整備に努めるとともに、交通流や交通事故発生状況等、交通実態に即した効果的な交通指導取締りを推進する。

また、高速自動車国道等における速度超過の取締りは常に危険を伴うため、速度違反自動取締装置等の取締り機器の効果的な活用を推進する。

(2) 交通事故事件等に係る適正かつ綿密な捜査の一層の推進

ア 危険運転致死傷罪の立件を視野に入れた捜査の徹底

交通事故事件等の捜査においては、初動捜査の段階から自動車の運転により人を死傷させる行為等の処罰に関する法律（平成25年法律第86号。以下「自動車運転死傷処罰法」という。）第2条又は第3条（危険運転致死傷罪）の立件も視野に入れた捜査の徹底を図る。

イ 交通事故事件等に係る捜査力の強化

交通事故事件等の捜査力を強化するため、捜査体制の充実及び研修等による捜査員の捜査能力の一層の向上に努める。

ウ 交通事故事件等に係る科学的捜査の推進

3Dレーザースキャナやひき逃げ事件等の被疑車両の特定に資する捜査支援システム等、科学的捜査を支える装備資機材等の整備を進め、客観的な証拠に基づいた科学的な交通事故事件等の捜査を推進する。

(3) 暴走族等対策の推進

ア 暴走族追放気運の高揚及び家庭、学校等における青少年の指導の充実

暴走族追放気運を高揚させるため、報道機関等に対する資料提供を積極的に行い、暴走族の実態が的確に広報されるよう努めるなど、広報活動を積極的に行う。

また、家庭、学校、職場、地域等において青少年に対する指導等を促進する。

さらに、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、地域の関係団体等との連携を図るなど、青少年の健全育成を図る観点から施策を推進する。

イ 暴走行為阻止のための環境整備

暴走族等（暴走族及び違法行為を敢行する旧車会員（暴走族風に改造した旧型の自動二輪車等を運転する者））及びこれに伴う群衆のい集場所として利用されやすい施設の管理者に協力を求め、暴走族等及び群衆をい集させないための施設の管理改善等の環境づくりを推進するとともに、地域における関係機関・団体が連携を強化し、暴走行為等ができない道路交通環境づくりを積極的に行う。

また、事前の情報入手に努め、集団不法事案に発展するおそれがあるときは、早期に暴走族等と群衆を隔離するなどの措置を講ずる。

ウ 暴走族等に対する指導取締りの推進

暴走族等取締りの体制及び装備資機材の充実を図るとともに、集団暴走行為、爆音暴走行為その他悪質事犯に対しては、共同危険行為等の禁止違反を始めとする各種法令を適用して検挙及び補導を徹底し、併せて解散指導を積極的に行うなど、暴走族等に対する指導取締りを推進する。

また、複数の都道府県にまたがる広域暴走事件に迅速かつ効率的に対処するため、関係都道府県相互の捜査協力を積極的に行う。

さらに、違法行為を敢行する旧車会員に対する実態把握を徹底し、把握した情報を関係都道府県間で共有するとともに、騒音関係違反及び不正改造等の取締りを推進する。

また、「不正改造車を排除する運動」等を通じ、街頭検査により不正改造車両の取締りを行うとともに、不正改造車両等の押収のほか、司法当局に没収（没取）措置を働き掛けるなど、暴走族等と車両の分離を図り、不正改造等暴走行為を助長する行為に対しても背後責任の追及を行う。

エ 暴走族関係事犯者の再犯防止

暴走族関係事犯の捜査に当たっては、個々の犯罪事実はもとより、組織の実態やそれぞれの被疑者の非行の背景となっている行状、性格、環境等の諸事情をも明らかにしつつ、グループの解体や暴走族グループから構成員等を離脱させるなど暴走族関係事犯者の再犯防止に努める。

また、暴力団と関わりのある者については、その実態を明らかにするとともに、暴力団から離脱するよう指導を徹底する。

暴走族関係保護観察対象者の処遇に当たっては、遵法精神のかん養、家庭環境の調整、交友関係の改善指導、暴走族組織からの離脱指導等、再犯防止に重点を置いた処遇の実施に努める。

また、暴走族に対する運転免許の行政処分については、特に迅速かつ厳重に行う。

オ 車両の不正改造の防止

暴走行為を助長するような車両の不正な改造を防止するよう、また、保安基準に適合しない部品等が不正な改造に使用されることがないように、「不正改造車を排除する運動」等を通じ全県的な広報活動の推進及び企業、関係団体に対する指導を積極的に行う。

また、自動車ユーザーだけでなく、不正改造等を行った者に対して、必要に応じて事務所等に立入検査を行う。

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り、相次いで発生している高齢運転者による事故や子供の安全確保も喫緊の課題であることから、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。

このような認識のもと、従来取り組んできた衝突時の被害軽減対策の進化・成熟化を図ることに加え、事故を未然に防止する予防安全対策について、自動運転技術を含む先進安全技術のより一層の普及促進・高度化等により、更なる充実を図る必要がある。

ただし、先進安全技術を円滑かつ効果的に社会に導入していくためには、最低限の安全性を確保するための基準の策定等に加え、運転者がその機能を正確に把握して正しく使用してもらうための対策も重要である。

また、不幸にして発生してしまった事故についても、車両構造面からの被害軽減対策を拡充するとともに、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等、被害拡大防止対策を併せて進める。

これらの車両安全対策の普及促進に当たっては、安全性に関する基準の拡充・強化のみならず、自動車製作者や研究機関等による安全な自動車の開発を促進する方策や使用者による安全な自動車の選択を促進する方策等の誘導的施策を連携させ、基礎研究から実用・普及までの各段階に応じて適切に講じる必要がある。

さらに、先進技術の導入により自動車の構造が複雑化するなか、使用過程においてその機能を適切に維持するためには、これまで以上に適切な保守管理が重要となる。特に自動運転技術については、誤作動を起こした場合は事故に直結する可能性が高いことから、その機能を適切に保守管理するための仕組みや体制の整備が求められ、自動車整備事業及び自動車検査の制度においても適切に対応しなければならない。

(1) 車両の安全性に関する基準等の改善の推進

ア 道路運送車両の安全対策の推進

事故実態の把握・分析においては、従前のマクロデータ及びマイクロデータに加えて、車載式の記録装置であるドライブレコーダーやイベントデータレコーダー（EDR＊末尾用語解説参照）等の情報に関し一層の活用を検討する。

なお、事故を未然に防止するための先進安全技術を活用した予防安全対策については、車両安全対策を推進する取組の一環として、使用者に対する自動車アセスメント情報の提供等を図っていく。

イ 先進安全自動車（ASV）の開発・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、普及の促進を一層進める。

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。

また、技術進展や事故データを踏まえ、通信技術の利用や地図情報と連携した先進安全技術に係る技術指針等の高度化を行い、先進安全自動車（ASV）の開発・普及促進を引き続き進める。

ウ 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等の運転操作ミス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性能向上・普及促進等の車両安全対策を推進する。

(2) 自動運転車の安全対策・活用の推進

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。

一方で自動運転技術は開発途上の技術でもあることから、自動運転車の活用促進及び安全対策の両方を推進する。

ア 安全な無人自動運転移動サービス車両の実現に向けた取組の促進

地方部における高齢者等の移動に資する無人自動運転移動サービス車両の実現に向けて、そのような車両の安全性を確保するために、実証実験や技術要件の策定等の取組を促進する。

イ 自動運転車に対する過信・誤解の防止に向けた取組の推進

自動運転機能が作動する走行環境条件への理解等、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。

ウ 自動運転車に係る電子的な検査の導入や審査・許可制度の的確な運用

自動運転車の設計・製造から使用過程にわたり、自動運転車の安全性を一体的に確保するため、電子的な検査の導入を進める。

エ 自動運転車の事故に関する原因究明及び再発防止に向けた取組の推進

自動運転車の事故については、事故発生時の自動運転システムや走行環境の状況、運転者の対応状況等様々な要因が考えられるため、客観性及び真正性を確保した形で総合的な事故調査・分析を実施し、速やかな事故原因の究明及び再発防止に努める。

(3) 自動車アセスメント情報の提供等

自動車の安全装置の正しい使用方法、装備状況等の一般情報とともに、自動車の車種ごとの安全性に関する比較情報を公正中立な立場で取りまとめ、これを自動車使用者に定期的に提供する自動車アセスメント事業を推進する。また、自動車アセスメント事業及び先進技術に対する過信・誤解を防止するための情報の公表により、A S V技術等の自動車の安全に関する先進技術の国民の理解促進を図る。自動車アセスメントにおいては、令和2年度よりユーザーにとって評価結果をより分かりやすい形にするため、統合評価（1★～5★で表示）を導入しており、より一層の周知に努めていく。これらにより、自動車使用者の選択を通じて、より安全な自動車の普及拡大を促進する。

また、チャイルドシートについても、自動車先進地域であるヨーロッパのチャイルドシート最新安全基準である i - S i z e 対応のチャイルドシートの普及啓発を行うほか、製品ごとの安全性に関する比較情報等を、それを必要とする自動車ユーザーに正しく行き渡るようにすることにより、より安全なチャイルドシートの普及拡大を図る。

(4) 自動車の検査及び点検整備の充実

ア 自動車の検査の充実

近年急速に普及している衝突被害軽減ブレーキ等の先進技術の機能維持を図るために、現在の外観確認やブレーキテスト等の測定器を中心とした検査に加え、車両に搭載された車載式故障診断装置（OBD*末尾用語解説参照）に記録された不具合の情報を読み取ることによる機能確認を実施するなど、自動車検査の高度化を図る。また、独立行政法人自動車技術総合機構と連携し、これらの検査が指定自動車整備事業者等において確実に行われるよう努める。

また、不正改造を防止するため、適宜、自動車使用者の立入検査を行うとともに、街頭検査体制の充実強化を図ることにより、不正改造車両を始めとした整備不良車両及び基準不適合車両の排除等を推進する。

指定自動車整備事業制度の適正な運用・活用を図るため、事業者に対する指導監督を強化する。

イ 自動車点検整備の充実

(ア) 自動車点検整備の推進

自動車ユーザー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、「自動車点検整備推進運動」を関係者の協力の下に全国的に展開するなど、自動車ユーザーによる保守管理の徹底を強力に促進する。

また、自動車運送事業者の保有する事業用車両の安全性を確保するため、自動車運送事業者監査、整備管理者研修等のあらゆる機会を捉え、関係者に対し、車両の保守管理について指導を行い、その確実な実施を推進する。

なお、車両不具合による事故については、その原因の把握・究明に努めるとともに、点検整備方法に関する情報提供等により再発防止の徹底を図る。

(イ) 不正改造車の排除

道路交通に危険を及ぼすなど社会的問題となっている暴走族の不正改造車や過積載を目的とした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、関係機関の支援及び自動車関係団体の協力の下に「不正改造車を排除する運動」を展開し、広報活動の推進、関係者への指導、街頭検査等を強化することにより、不正改造防止について、自動車ユーザー及び自動車関係事業者等の認識を高める。

また、不正改造行為の禁止及び不正改造車両に対する整備命令制度について、その的確な運用に努める。

(ウ) 自動車特定整備事業の適正化及び生産性向上

点検整備に対する自動車ユーザーの理解と信頼を得るため、自動車特定整備事業者に対し、整備料金、整備内容の適正化について、消費者保護の観点も含め、その実施の推進を指導する。

また、自動車特定整備事業者における経営管理の改善や生産性向上等への支援を推進する。

(エ) 自動車の新技術への対応等整備技術の向上

自動車新技術の採用・普及、ユーザーニーズの多様化等の車社会の環境変化に伴い、自動車を適切に維持管理するためには、自動車整備業がこれらの変化に対応する必要があることから、関係団体からのヒアリング等を通じ自動車整備業の現状について把握するとともに、自動車整備業の環境整備・技術の高度化を推進する。

また、整備主任者を対象とした新技術に対応した研修等の実施により、整備要員の技術の向上を図るとともに、新技術が採用された自動車の整備や自動車ユーザーに対する自動車の正しい使用についての説明等のニーズに対応するため、一級自動車整備士制度の活用を推進する。

(オ) ペーパー車検等の不正事案に対する対処の強化

民間能力の活用等を目的として、指定自動車整備事業制度が設けられているが、依然としてペーパー車検等の不正事案が発生していることから、制度の適正な運用・活用を図るため、事業者に対する指導監督を引き続き行う。

(5) リコール制度の充実・強化

自動車製作者の垣根を越えた装置の共通化・モジュール化が進む中、複数の自動車製作者による大規模なリコールが行われていることから、自動車のリコールをより迅速かつ確実に実施するため、自動車製作者等からの情報収集体制の強化を図るとともに、自動車ユーザーの目線に立ったリコールの実施のために、自動車ユーザーからの不具合情報の収集を推進するとともに、自動車ユーザーに対して、自動車の不具合に対する関心を高めるためのリコール関連情報等の提供の充実を図る。

(6) 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、被害者の救済を図るため、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加速化する。

さらに、夜間における交通事故を防止するため、ライト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。

特に、負傷者の救命率・救命効果の向上を図るため、救急現場又は搬送途上において、医師、看護師、救急救命士、救急隊員等による一刻も早い救急医療、応急処置等を実施するための体制整備を図るほか、事故現場からの緊急通報体制の整備やバイスタンダー（現場に居合わせた人）による応急手当の普及等を推進する。

(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、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・救急体制の充実

大規模道路交通事故等の多数の負傷者が発生する事故に対処するため、連絡体制の整備や救護訓練の実施、消防機関と災害派遣医療チーム（DMA T*末尾用語解説参照）の連携による救助・救急体制の充実を図る。

ウ 自動体外式除細動器（AED）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

現場におけるバイスタンダー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、消防機関等が行う講習会等において、自動体外式除細動器（AED*末尾用語解説参照）の使用も含めた応急手当について普及啓発を推進する。

また、心肺蘇生法等の応急手当の知識・実技について、消防機関、保健所、医療機関、日本赤十字社及び民間団体等の関係機関において、指導資料の作成・配布や講習会の開催等を推進するとともに、救急の日、救急医療週間等の機会を活用して広報啓発活動を推進する。

一方で、応急手当指導者の養成を推進するほか、救急要請受信時における応急手当の口頭指導を図る。

さらに、自動車教習所における教習や取得時講習、更新時講習等において応急救護処置に関する知識の普及に努めるほか、交通安全の指導者や安全運転管理者、交通事故現場に遭遇する可能性の高い業務用自動車運転者等に対しても広く知識の普及に努める。

また、業務用自動車を中心に応急手当に用いるゴム手袋、止血帯、包帯等の救急用具の搭載を推進する。

加えて、学校においては、心肺蘇生法（AEDの取扱いを含む。）の実習や講習

会の開催により、教員等の指導力・実践力の向上を図るとともに、中学校、高等学校の保健体育において止血法や包帯法、心肺蘇生法（AEDの使用を含む。）等の応急手当に関する指導の充実を図る。また、自動車事故の負傷者に対して迅速かつ適切な応急処置を行うために必要な救急法の知識と技術の普及のため、自動車事故救急法講習の実施を推進する。

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、救急救命士を消防機関において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。

また、市町をはじめ救急関係機関と連携し、ドクターカー（医師等が同乗する救急用自動車）の活用の促進を図る。

さらに、医師の指示又は指導・助言の下に、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。

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。

また、救急医療機関等へのアクセスを改善するため、高速自動車国道等における緊急開口部の整備を推進する。

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。

ク 高速自動車国道等における救急業務実施体制の整備

高速自動車国道等における救急業務については、西日本高速道路株式会社（以下「高速道路株式会社」という。）が、道路交通管理業務と一元的に自主救急として処理するとともに、消防法（昭和23年法律第186号）の規定に基づき、関係市町と連携して適切かつ効率的な人命救護を行う。

このため、高速道路株式会社が自主救急実施区間外のインターチェンジ所在市町等に財政措置を講じ、その市町等においても、救急業務実施体制の整備を推進する。

さらに、高速道路株式会社及び関係市町は、救急業務に必要な施設等の整備、従事者に対する教育訓練等を推進する。

(2) 救急医療体制の整備

ア 救急医療機関等の整備

救急医療体制の基盤となる初期救急医療体制を整備・拡充するため、休日夜間急患センターの設置や在宅当番医制の普及定着化を促進する。

また、初期救急医療体制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、原則として二次保健医療圏ごとに、病院群輪番制又は共同利用型病院により二次救急医療体制の整備を図るとともに、重篤な救急患者を受け入れるための三次救急医療体制として、複数科にまたがる診察機能を有する24時間体制の救命救急センターの整備・充実を推進することにより、救急患者の状態に応じた迅速・適切な救急医療体制の整備・充実を図る。

さらに、県全域の救急医療情報や医療機能情報等、医療機関、消防機関、県民・患者等の具体的なニーズに応じた情報を効率的に収集・提供し、救急医療における関係機関の連携や適切な医療の選択を支援する広域災害救急医療情報システムを構築・運用することにより、救急医療体制の充実を図る。

イ 救急医療担当医師・看護師等の養成等

医師修学資金貸付制度等により救急医療に従事する医師の養成・確保に努める。

また、救命救急センター等で救急医療を担当している医師に対しても、救急患者の救命率をより向上させるための研修への参加機会を確保し、救急医療従事者の確保と資質の向上を図る。

さらに、看護師については、新人看護職員研修等において、救急医療に関する知識や技術の修得に向けた取組を支援するなど、救急医療を担当する看護師の能力向上を目指す。

一方で、保健所等に勤務する保健師等を対象に救急蘇生法指導者講習会を実施し、地域における救急蘇生法等の普及に向けた企画・運営を行う職員の養成を図る。

ウ 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していることから、関係機関と連携して、円滑な運航による効果的な活用を推進する。

(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。

また、医師、看護師等が救急現場及び搬送途上に出動して応急処置を行うことにより救急患者の救命効果の向上を図るため、市町をはじめ関係機関とともに、ドクターカーの医療機関への配置について検討を進める。

さらに、医師の判断を直接救急現場に届けられるようにするため、救急自動車に設置した自動車電話又は携帯電話により医師と直接交信するシステム（ホットライン）や、患者の容態に関するデータを医療機関へ送信する装置等を活用するなど、医療機関と消防機関が連携した救急体制の整備を促進する。

その一方で、道路交通に限らず、すべての交通分野において、多くの被害者の生じる大規模な事故が発生した場合に備え、DMAT及び災害派遣精神医療チーム（DPAT*末尾用語解説参照）の活用を推進する。

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（平成16年法律第161号）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。

特に、交通事故による重度後遺障害者数は依然として高い水準にあることから、重度後遺障害者に対する救済対策の充実を図る。

また、近年、自転車が加害者になる事故において、高額な賠償額となる場合もあり、こうした賠償責任を負った際の支払い原資を担保し、被害者の救済を図るため、関係団体等と連携して、損害賠償保険等への加入を加速化する。

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機会を充実させるとともに、交通事故の概要、捜査経過等の情報を提供するなど、被害者支援を推進する。

(1) 自動車損害賠償保障制度の充実等

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、今後とも、社会経済情勢の変化、交通事故発生状況の変化等に対応して、その改善を推進し、被害者救済の充実を図る。

ア 自動車損害賠償責任保険（共済）の適正化の推進

被害者に対する適切な情報提供の徹底に係る保険会社（組合）への指導等及び指定紛争処理機関の保険（共済）金支払に係る紛争の調停等により保険（共済）金の支払の適正化を推進する。

イ 政府の自動車損害賠償保障事業の適正な運用

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）車両による事故の被害者への救済の観点から引き続き政府の自動車損害賠償保障事業の適正な運用を図る。

ウ 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、掛け忘れに注意が必要であることを広報活動等を通じて広く県民に周知するとともに、街頭における監視活動等による注意喚起を推進し、無保険（無共済）車両の運行の防止を徹底する。

エ 任意の自動車保険（自動車共済）の充実等

自賠責保険（自賠責共済）と共に重要な役割を果たしている任意の自動車保険（自動車共済）は、自由競争のもと、補償範囲や金額、サービスの内容も多様化してきており、交通事故被害者等の救済に大きな役割を果たしているが、被害者救済等の充実に資するよう、制度の改善及び安定供給の確保に向けて引き続き指導を行う。

(2) 損害賠償請求に関する援助活動の推進

ア 交通事故相談活動の推進

市町と連携し、交通事故相談所等により、交通事故被害者等からの相談に対応する。

(ア) 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。

(イ) 交通事故被害者等の心情に配慮するとともに、相談内容の多様化・複雑化に対処するため、研修等により相談員の資質の向上を図る。

(ウ) ホームページの積極的な活用等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。

(エ) 自動車事故被害者が、無償で弁護士による法律相談・示談あっ旋等を受けられるよう、相談制度の充実を図る。

イ 損害賠償請求に関する支援の強化

警察においては、救済制度の教示や交通事故相談活動により、交通事故被害者等の支援を図る。

また、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、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及び日弁連交通事故相談センターによる交通事故の損害賠償請求に関する相談の充実を図る。

(3) 交通事故被害者支援の充実強化

ア 自動車事故被害者等に対する援助措置の充実

(ア) 独立行政法人自動車事故対策機構による、交通遺児等に対する生活資金貸付けを推進する。

(イ) 独立行政法人自動車事故対策機構による、自動車事故によって重度の後遺障害（遷延性意識障害）を負った被害者の治療・看護を専門に行う療護施設の設置・運営、及び自動車事故によって後遺障害を負った被害者のリハビリテーションの機会確保に向けた取組を推進する。

(ウ) 独立行政法人自動車事故対策機構による、自動車によって重度の後遺障害を負った被害者に対する介護料の支給、並びに短期入院・入所に係る協力病院・施設の指定・整備及び費用助成を推進する。

(エ) 独立行政法人自動車事故対策機構による、介護料受給者への相談、情報提供等の充実・強化を図る。

(オ) 公益財団法人交通遺児等育成基金による、交通遺児に対する一定水準の育成給付金の給付が、長期にわたり安定的になされるよう支援を行う。

イ 交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進

交通事故被害者等の支援の充実を図るため、自助グループの活動等に対する支援を始めとした施策を推進する。

交通事故被害者等の心情に配慮した相談業務を推進するとともに、関係機関相互の連携を図り、民間の犯罪被害者支援団体等との連携を図る。

警察においては、交通事故被害者等に対して交通事故の概要、捜査経過等の情報を提供するとともに、刑事手続の流れ等をまとめた「被害者の手引」を作成し、活用する。

特に、ひき逃げ事件、交通死亡事故等の重大な交通事故事件の被害者等については、被疑者の検挙、送致状況等を連絡する被害者連絡制度の充実を図る。

また、死亡事故等の被害者等からの加害者の行政処分に係る意見聴取等の期日や行政処分結果についての問合せに応じ、適切な情報の提供を図る。

さらに、県警察本部の交通指導課に設置した被害者連絡調整官等が、各警察署で実施する被害者連絡について指導を行うほか、自ら被害者連絡を実施するなどして組織的な対応を図るとともに、職員に対し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。

検察庁、刑事施設、保護観察所等が連携し、交通事故被害者等に対し、被害者等通知制度により、事件の処分結果、公判期日、刑事裁判結果、加害者の処遇状況等に関する情報を提供する。

被害者参加制度により、自動車運転死傷処罰法違反等の犯罪について、被害者等から参加の申出を裁判所が許可した場合は、被害者参加人として、刑事裁判の公判期日等への出席等ができることとされており、同制度について適切に周知・教示を行う。

ウ 公共交通事故被害者への支援

公共交通事故による被害者等への支援の確保を図るため国土交通省に設置した公共交通事故被害者支援室では、①公共交通事故が発生した場合の情報提供のための窓口機能、②被害者等が事故発生後から再び平穏な生活を営むことができるまでの中長期にわたるコーディネーション機能（被害者等からの心身のケア等に関する相談への対応や専門家の紹介等）等を担うこととしている。引き続き、関係者からの助言を頂きながら、外部の関係機関とのネットワークの構築、公共交通事故被害者等支援フォーラムの開催、公共交通事業者による被害者等支援計画作成の促進等、公共交通事故の被害者等への支援の取組を着実に進めていく。

8 研究開発の充実

交通事故の要因は近年ますます複雑化、多様化してきており、有効かつ適切な交通対策を推進する必要がある。

また、交通安全対策についてはデータを用いた事前評価、事後評価等の客観的分析に基づいて実施するとともに、事後評価で得られた結果を他の対策に役立てるなど結果をフィードバックする必要がある。

このため、道路交通の安全に関する研究開発の推進を図るとともに、死亡事故のみならず重傷事故等も含め交通事故の分析を充実させるなど、引き続き、道路交通事故要因の総合的な調査研究の推進を図る。

さらに、交通の安全に関する研究開発を行っている大学等とも緊密な連携を図る。

加えて、交通の安全に関する研究開発の成果を交通安全施策に取り入れ、市町に対する技術支援や、民間に対する技術指導、資料の提供等により、成果の普及を図る。

(1) 高齢者の交通事故防止に関する研究の推進

高齢者人口及び高齢運転免許保有者の増加に対応して、高齢者が安全・安心に移動・運転できるよう安全対策を実施するため、道路を利用する高齢者や高齢運転者の交通行動特性を踏まえた効果的な交通事故防止対策に関する研究を推進する。

(2) 車両の安全に関する研究の推進

交通事故を未然に防ぐために必要な車両に係る技術や、万が一事故が発生した場合に乗員、歩行者等の保護を行うために必要な車両に係る技術等の研究開発を推進する。

(3) 交通安全対策の評価・効果予測方法の充実

交通安全対策のより効率的、効果的、重点的な推進を図るため、交通事故削減効果や人身傷害等の事故発生後における被害の軽減効果について、客観的な事前評価、事後評価を効率的に行うため、データ収集・分析・効果予測方法の充実を図る。

(4) 安全な自動運転を実用化するための制度の在り方に関する調査研究

従来の「運転者」の存在を前提としない場合における交通ルールの在り方や自動運転システムがカバーできない事態が発生した場合の安全性の担保方策等について、技術開発等の動向を踏まえつつ検討を進める。

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（軌道を含む。以下同じ。）は、県民生活に欠くことのできない交通手段である。現在の鉄道においては、一たび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。

また、人身障害事故と踏切障害事故は、運転事故全体の約9割を占めていることから、利用者等が関係する事故を防止する必要性が高まっている。

このため、県民が安心して利用できる、一層安全な鉄道輸送を目指し、重大な列車事故やホームでの事故への対策等、各種の安全対策を総合的に推進していく必要がある。

1 鉄道交通環境の整備

鉄道交通の安全を確保するためには、鉄道施設、運転保安設備等について常に高い信頼性を保持し、システム全体としての安全性を確保する必要がある。

このため、運転保安設備の整備等の安全対策の推進を図る。

(1) 鉄道施設等の安全性の向上

鉄道施設の維持管理及び補修を適切に実施するとともに、老朽化が進んでいる橋梁等の施設について、長寿命化に資する補強・改良を進める。特に、地域鉄道につ

いては、補助制度等を活用しつつ、施設、車両等の適切な維持・補修等の促進を図る。

研究機関の専門家による技術支援制度を活用するなどして技術力の向上についても推進する。

また、多発する自然災害へ対応するために、防災・減災対策の強化が喫緊の課題となっている。このため、切土や盛土等の土砂災害への対策の強化等を推進する。切迫する南海トラフ地震等に備えて、鉄道ネットワークの維持や一時避難場所としての機能の確保等を図るため、主要駅や高架橋等の耐震対策を推進する。

さらに、駅施設等について、高齢者、障害者等の安全利用にも配慮し、内方線付点状ブロックの整備等によるホームからの転落防止対策を引き続き推進する。

(2) 運転保安設備等の整備

曲線部等への速度制限機能付き自動列車停止装置（ATS）等、運転士異常時列車停止装置、運転状況記録装置等の整備については引き続き推進を図る。

2 鉄道交通の安全に関する知識の普及

運転事故の約9割を占める人身障害事故と踏切障害事故の多くは、利用者や踏切通行者、鉄道沿線住民等が関係するものであることから、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、利用者等の理解と協力が必要である。このため、学校、沿線住民、道路運送事業者等を幅広く対象として、関係機関等の協力のもと、全国交通安全運動や踏切事故防止キャンペーンの実施等において広報活動を積極的に行い、鉄道の安全に関する正しい知識を浸透させる。

また、これらの機会を捉え、駅ホーム及び踏切道における非常押ボタン等の安全設備について分かりやすい表示の整備や非常押ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図る。

3 鉄道の安全な運行の確保

重大な列車事故を未然に防止するため、鉄道事業者への保安監査等を実施し、適切な指導を行うとともに、万一大規模な事故等が発生した場合には、迅速かつ的確に対応する。

さらに、運転士の資質の保持、事故情報及び安全上のトラブル情報の共有・活用、気象情報等の充実を図る。

(1) 保安監査の実施

鉄道事業者に対し、定期的に又は重大な事故等の発生を契機に保安監査を実施し、輸送の安全確保に関する取組の状況、施設及び車両の保守管理状況、運転取扱いの状況、乗務員等に対する教育訓練の状況等について適切な指導を行うとともに、過去の指導のフォローアップを実施する。

また、計画的な保安監査のほか、同種トラブルの発生等の際にも臨時保安監査を行うなど、メリハリの効いたより効果的な保安監査を実施するなど、保安監査の充実を図る。

(2) 運転士の資質の保持

運転士の資質の確保を図るため、動力車操縦者運転免許試験を適正に実施する。

また、資質が保持されるよう、運転管理者及び乗務員指導管理者が教育等について適切に措置を講ずるよう指導する。

(3) 安全上のトラブル情報の共有・活用

鉄道事業者の安全担当者等による鉄軌道保安連絡会議や運転管理者会議を開催し、事故等及びその再発防止対策に関する情報共有等を行う。また、安全上のトラブル情報を収集し、速やかに鉄道事業者へ周知・共有することによる事故等の再発防止に活用する。

さらに、運転状況記録装置等の活用や現場係員による安全上のトラブル情報の積極的な報告を推進するよう指導する。

(4) 気象情報等の充実

鉄道交通に影響を及ぼす台風、大雨、竜巻等の激しい突風、地震、津波、火山噴火等の自然現象について、的確な実況監視を行い、関係機関、乗務員等が必要な措置を迅速にとり得るよう、特別警報・警報・予報等を適時・適切に発表して事故の防止・軽減に努める。また、これらの情報の内容の充実と効果的利活用の促進を図るため、防災関係機関等との間の情報の共有やICT（情報通信技術）の活用等に留意し、気象観測予報体制の整備、地震・津波・火山監視体制の整備、各種情報の提供、気象知識等の普及を行う。

鉄道事業者は、これらの気象情報等を早期に収集・把握し、運行管理へ反映させることで、安全を確保しつつ、鉄道施設の被害軽減と安定輸送に努める。

(5) 大規模な事故等が発生した場合の適切な対応

国及び鉄道事業者における、夜間・休日の緊急連絡体制等を点検・確認し、大規模な事故等が発生した場合に、迅速かつ的確な情報の収集・連絡を行う。

事故等が発生した場合の混乱を軽減するため、鉄道事業者に対し、列車の運行状況を的確に把握して、鉄道利用者への適切な情報提供を行うとともに、迅速な復旧に必要な体制を整備するよう指導する。

また、情報提供を行うに当たっては、訪日及び定住外国人にも対応するため、事故等発生時における多言語案内体制の強化も指導する。

(6) 運輸安全マネジメント評価の実施

鉄道事業者の安全管理体制の構築・改善状況を国が確認する運輸安全マネジメント評価を引き続き実施する。また、運輸安全マネジメント評価を通じて、運輸事業者による防災意識の向上及び事前対策の強化等を図り、運輸防災マネジメントの取組を強化するとともに、感染症による影響を踏まえた運輸事業者の安全への取組及び事業者によるコンプライアンスを徹底・遵守する意識付けの取組を的確に確認する。

(7) 計画運休への取組

鉄道事業者に対し、大型の台風等が接近・上陸する場合等、気象状況により列車の運転に支障が生ずるおそれが予測される時は、一層気象状況に注意するとともに、安全確保の観点から、路線の特性に応じて、前広に情報提供した上で計画的に列車の運転を休止するなど、安全の確保に努めるよう指導する。

また、情報提供を行うに当たっては、訪日及び定住外国人にも対応するため、事故等発生時における多言語案内体制の強化も指導する。

4 鉄道車両の安全性の確保

発生した事故や科学技術の進歩を踏まえつつ、適時、適切に鉄道車両の構造・装置に関する保安上の技術基準を見直す。

5 救助・救急活動の充実

鉄道の重大事故等に備え、避難誘導、救助・救急活動を迅速かつ的確に行うため、訓練の充実や鉄道事業者と消防機関、医療機関その他の関係機関との連携・協力体制の強化を図る。

また、鉄道職員に対する、自動体外式除細動器（AED）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を推進する。

6 被害者支援の推進

公共交通事故による被害者等への支援の確保を図るため、国土交通省に設置した公共交通事故被害者支援室では、①公共交通事故が発生した場合の情報提供のための窓口機能、②被害者等が事故発生後から再び平穏な生活を営むことができるまでの中長期にわたるコーディネーション機能（被害者等からの心身のケア等に関する相談への対応や専門家の紹介等）等を担うこととしている。引き続き、関係者からの助言を頂きながら、外部の関係機関とのネットワークの構築、公共交通事故被害者等支援フォーラムの開催、公共交通事業者による被害者等支援計画作成の促進等、公共交通事故の被害者等への支援の取組を着実に進めていく。

7 鉄道事故等の原因究明と事故等防止

鉄道事故及び鉄道事故の兆候（鉄道重大インシデント）の原因究明をさらに迅速かつ的確に行うため、調査を担当する職員への専門的な研修を充実させ、調査技術の向

上を図るとともに、新たな調査器機材の導入や過去の事故等調査で得られたノウハウ、同種事故の比較分析等、事故調査結果のストックの活用等により、調査・分析手法の高度化を図る。

また、事故等の調査結果については、「保安情報」として鉄道事業者へ周知し、同種事故の未然防止に向けた指導を図る。

第3 踏切道における交通の安全

踏切事故の防止及び交通の円滑化を図るため、踏切道改良促進法（昭和36年法律第195号）等に基づき、踏切道の立体交差化、構造の改良、歩行者等立体横断施設の整備及び踏切保安設備の整備等の対策を推進する。

1 踏切道の立体交差化、構造改良及び歩行者等立体横断施設整備の促進

遮断時間が特に長い踏切道（開かずの踏切）や、主要な道路で交通量の多い踏切道等については、抜本的な交通安全対策である連続立体交差化等により、踏切道の除却を促進するとともに、道路の新設・改築に当たっては、極力立体交差化を図る。

加えて、立体交差化までに時間の掛かる「開かずの踏切」等については、早期に安全・安心を確保するため各踏切道の状況を踏まえ、歩道拡幅等の構造改良や歩行者等立体横断施設の設置、カラー舗装や駅周辺の駐輪場整備等の一体対策を促進する。

また、歩道が狭隘な踏切道についても、踏切道内において歩行者と自動車等が錯綜することがないように歩行者滞留を考慮した、事故防止効果の高い構造への改良を促進する。

さらに、平成27年（2015年）10月の高齢者等による踏切事故防止対策検討会の取りまとめを踏まえ、軌道の平滑化等のバリアフリー化を含めた高齢者等が安全で円滑に通行するための対策を促進する。

以上のとおり、立体交差化等による「抜本対策」と構造の改良等による「速効対策」の両輪による総合的な対策を促進する。

また、従前の踏切対策に加え、改札口の追加や踏切周辺道路の整備等、踏切横断交通量削減のための踏切周辺対策等を推進する。

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勘案し、着実に踏切遮断機の整備を促進する。

自動車交通量の多い踏切道については、道路交通の状況、事故の発生状況等を勘案して必要に応じ、障害物検知装置、オーバーハング型警報装置、大型遮断装置等、より事故防止効果の高い踏切保安設備の整備を進める。

高齢者等の歩行者対策として効果が期待できる、全方位型警報装置、非常押ボタン

の整備、障害物検知装置の高規格化を推進する。

道路の交通量、踏切道の幅員、踏切保安設備の整備状況、う回路の状況等を勘案し、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とともに、併せて道路標識の高輝度化等による視認性の向上を図る。

3 踏切道の統廃合の促進

第3、4種踏切道等で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は、その利用状況、う回路の状況等を勘案して統廃合を促進する。また踏切道の立体交差化、構造の改良等の事業の実施に併せて、近接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 その他踏切道の交通の安全及び円滑化等を図るための措置

緊急に対策の検討が必要な踏切道は、「踏切安全通行カルテ」を作成・公表し、効果検証を含めたプロセスの「見える化」を推進し、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する。

また、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交通指導取締りを適切に行う。

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の周知徹底を図るため、踏切事故防止キャンペーンを推進する。また、学校、自動車教習所等において、踏切の通過方法等の教育を引き続き推進するとともに、鉄道事業者等による高齢者施設や病院等の医療機関へ踏切事故防止のパンフレット等の配布を促進する。踏切事故による被害者等への支援についても、事故の状況等を踏まえ、適切に対応していく。

平常時の交通の安全及び円滑化等の対策に加え、災害時においても、踏切道の長時間遮断による救急・救命活動や緊急物資輸送に支障を来すなどの課題に対応するため、関係者間で遮断時間に関する情報共有を図るとともに、遮断の解消や迂回に向けた災害時の管理方法を定める取組を推進する。

第4 目標指標

1 道路交通の安全

令和7年（2025年）までに交通事故死者数 36 人 以下を目指す。

令和7年（2025年）までに交通事故重傷者数 390 人 以下を目指す。

道路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と考えられることから、まずは死者数及び命に関わり優先度が高い重傷者数を減少させることを目指す必要がある。

国は、第11次交通安全基本計画の令和7年（2025年）の目標値として、過去の全国における死者数及び重傷者数の発生状況に基づいて算出した予測値から、さらに一定割合を減少させた数値を設定しており、本県もこうした国の考え方に準じて令和7年の目標値を定め、第4章第1に掲げた取組を強力に推進していく。

2 鉄道交通の安全

乗客の死者数ゼロを目指す。
運転事故全体の死者数2人以下を目指す。

鉄道交通における乗客の死亡事故はあってはならず、ゼロを目指す。

また、運転事故全体の死者数は、第9次及び第10次の山口県交通安全計画の各期間中の平均が5～6人であることから、それ以下を目指す。

3 踏切道の交通の安全

踏切事故件数ゼロを目指す。

踏切事故はあってはならず、ゼロを目指す。

第5章 計画の推進

1 実施計画の策定

年間計画である「山口県交通安全実施計画」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、県民総参加の県民運動として対策を推進する。

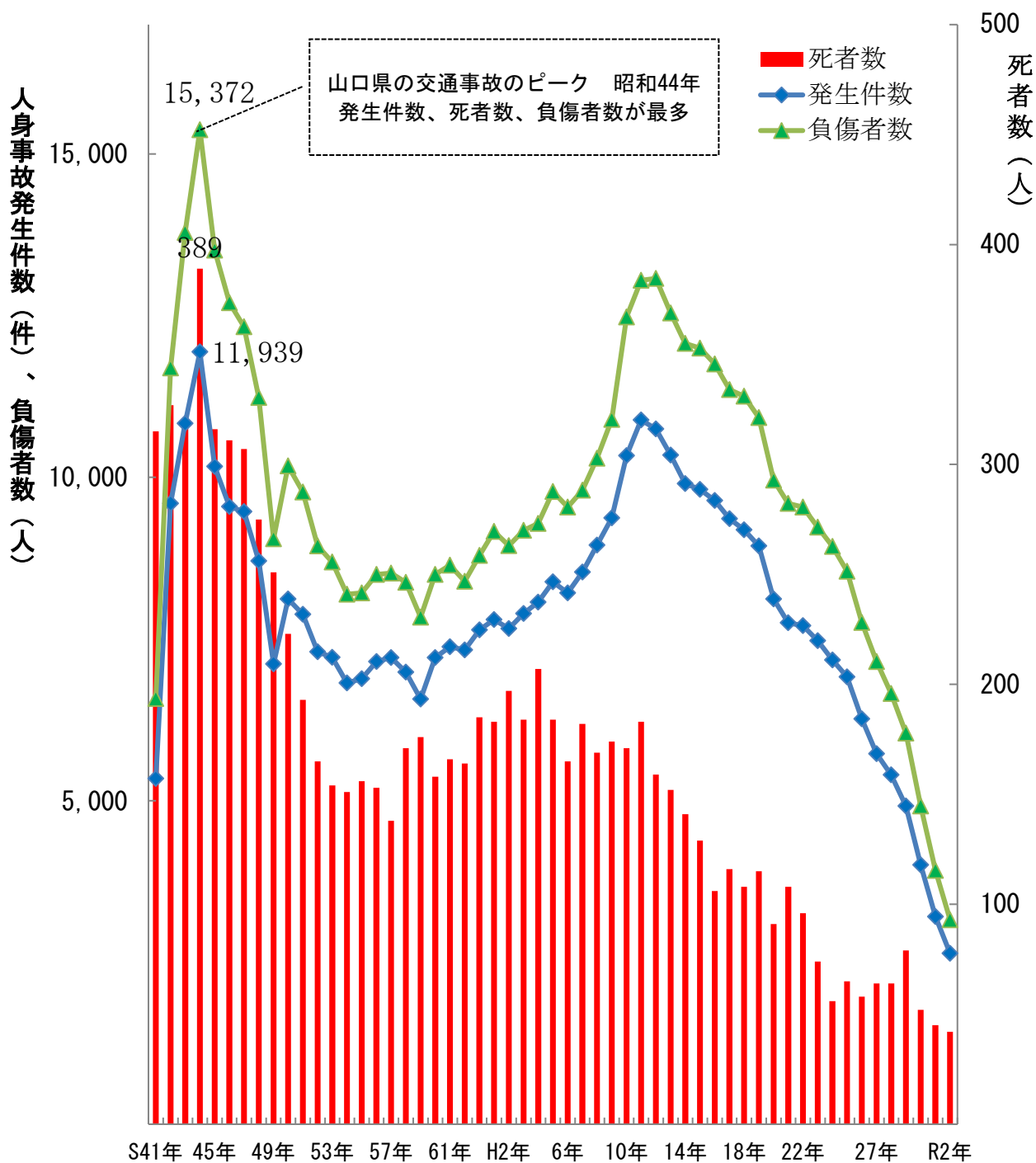
用語解説

<p>エビデンスに基づく政策立案 (E B P M) Evidence-based Policy Making</p>	<p>政策の企画をその場限りのエピソードに頼るのではなく、政策目的を明確化した上で合理的根拠 (エビデンス) に基づくものとする</p>
<p>交通需要マネジメント (TDM) Transportation Demand Management</p>	<p>自動車の効率的な使用やその制御、公共交通機関への利用転換等を促すことで、交通需要を調整する取組</p>
<p>高度道路交通システム (I T S) Intelligent Transport Systems</p>	<p>最先端の情報通信技術等を用いて、人と道路と車を一体のシステムとして構築し、安全性、輸送効率及び快適性の向上を実現するとともに、渋滞軽減等の交通の円滑化を通じて環境保全に大きく寄与することを目的としたシステム</p>
<p>安全運転管理者</p>	<p>一定台数以上の自動車を使用する事業所において、車両の運行管理に係る責任を明確にし、交通法令の遵守や交通事故の防止を図るために置かれる者</p>
<p>ビッグデータ big data</p>	<p>インターネットを始めとする各種の情報システム上に蓄積される膨大な量のデジタルデータ</p>
<p>新交通管理システム (UTMS) Universal Traffic Management Systems</p>	<p>光ビーコン等の最新の情報通信技術やコンピュータ等を駆使して、刻々と変化する交通情報を把握し、信号制御の最適化やリアルタイムな交通情報を提供するシステム</p>
<p>移動のサービス化 (M a a s) Mobility as a Service</p>	<p>マイカー以外の全ての交通手段によるモビリティ (移動) を1つのサービスとして捉え、シームレスにつなぐ新たな「移動」の概念</p>
<p>道路交通情報システム (V I C S) Vehicle Information and Communication System</p>	<p>渋滞や交通規制等の情報をリアルタイムに送信しカーナビなどに表示する情報通信システム</p>
<p>信号情報活用運転支援システム (T S P S) Traffic Signal Prediction Systems</p>	<p>光ビーコンから取得した信号情報を用いて、信号が設置されている交差点での通行を円滑にするための運転を支援するシステム</p>

<p style="text-align: center;">E T C 2 . 0 Electronic Toll Collection System</p>	<p>E T C と比して、大量の情報の送受信が可能となる、I C の出入口だけでなく経路情報の把握が可能となるなど、I T S 推進に大きく寄与するシステム</p>
<p style="text-align: center;">公共車両優先システム (P T P S) Public Transportation Priority Systems</p>	<p>交差点の道路上に設置された光ビーコンが、バスに搭載した車載器からの情報を受信し、バスがなるべく停止しないように進行方向の信号を優先的に青にすることにより、バスの定期運行の確保と利便性の向上を図るもの</p>
<p style="text-align: center;">サイクルアンドライド Cycle and Ride</p>	<p>バス停や駅などの近隣に整備された乗換用駐輪場まで自転車で行き、そこからバスや鉄道等の公共交通に乗り換える仕組み</p>
<p style="text-align: center;">モビリティマネジメント (M M) Mobility Management</p>	<p>渋滞や環境、あるいは個人の健康等の問題に配慮して、過度に自動車に頼るライフスタイルから、適切に公共交通や自転車などを「かしこく」使うライフスタイルへの自発的な転換を促すコミュニケーションを中心とした取組</p>
<p style="text-align: center;">イベントデータレコーダー (E D R) Event Data Recorder</p>	<p>エアバッグ等が作動するような交通事故において、事故前後の車両の情報を記録するために自動車内に設置される装置</p>
<p style="text-align: center;">先進安全自動車 (A S V) Advanced Safety Vehicle</p>	<p>先進技術を利用してドライバーの安全運転を支援するシステムを搭載した自動車</p>
<p style="text-align: center;">車載式故障診断装置 (O B D) On-Board Diagnostics</p>	<p>エンジンやトランスミッション等の電子制御装置 (E C U : Electronic Control Unit) 内部に搭載された故障診断機能</p>
<p style="text-align: center;">災害派遣医療チーム (D M A T) Disaster Medical Assistance Team</p>	<p>医師、看護師、業務調整員で構成され、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等の現場に急行する医療チーム</p>
<p style="text-align: center;">自動体外式除細動器 (A E D) Automated External Defibrillator</p>	<p>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</p>
<p style="text-align: center;">災害派遣精神医療チーム (D P A T) Disaster Psychiatric Assistance Team</p>	<p>大規模災害等で被災した精神科病院の患者への対応や、被災者の精神疾患発症の予防等を支援する専門チーム</p>

資料

山口県の交通事故の推移



各次の山口県交通安全計画	実 数 値
第1次山口県交通安全計画(昭和46年度～50年度) 目標値：死傷者数15,761人の半減	昭和50年(1975年) 死傷者数 10,339人
第2次山口県交通安全計画(昭和51年度～55年度) 目標値：昭和45年の死者数316人の半減	昭和55年(1980年) 死者数 156人
第3次山口県交通安全計画(昭和56年度～60年度) 目標値：死者数を130人以下	昭和60年(1985年) 死者数 158人
第4次山口県交通安全計画(昭和61年度～平成2年度) 目標値：死者数を130人以下	平成2年(1990年) 死者数 197人
第5次山口県交通安全計画(平成3年度～平成7年度) 目標値：死者数を160人以下	平成7年(1995年) 死者数 182人
第6次山口県交通安全計画(平成8年度～平成12年度) 目標値：死者数を150人以下	平成12年(2000年) 死者数 159人
第7次山口県交通安全計画(平成13年度～平成17年度) 目標値：死者数を138人以下	平成17年(2005年) 死者数 116人
第8次山口県交通安全計画(平成18年度～平成22年度) 目標値：死者数を92人以下 人口10万人あたり人身事故発生件数500件以下	平成22年(2010年) 死者数 96人 発生件数 531.1件
第9次山口県交通安全計画(平成23年度～平成27年度) 目標値：死者数を77人以下 人口10万人あたり人身事故発生件数450件以下	平成27年 死者数 64人 発生件数 410.0件
第10次山口県交通安全計画(平成28年度～令和2年度) 目標値：死者数を50人以下 (※ 令和2年には統計の残る昭和26年以降で最少の42人を記録) 人口10万人あたり人身事故発生件数350件以下	令和2年 死者数 42人 発生件数 194.5件