

山口県報

平成18年
9月5日
(火曜日)

目 次

雑報
山口県交通安全計画の要旨



交通安全対策基本法（昭和四十五年法律第百十号）第二十五条第一項の規定により、山口県交通安全計画を作成したので、その要旨を次のとおり公表します。

平成十八年九月五日

山口県交通安全対策会議

山口県交通安全計画の要旨

第一章 計画の基本的な考え方、計画の期間等

第一節 計画の基本的な考え方

一 交通事故のない社会を目指して
本県は、本格的な人口減少と超高齢社会の到来というかつて経験したことのない新たな時代を迎えつつある。このような大きな環境変化を乗り越え、真に豊かで活力のある社会を構築していくためには、その前提として県民の安全と安心を確保していくことが極めて重要である。

特に、交通事故による被害者数が災害、犯罪等他の危険によるものと比べても圧倒的に多いことを考えると、交通安全の確保は、安全で安心な社会の実現を図っていくための重要な要素である。

このことから、交通安全計画の策定に当たっては、「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つことはもちろんのこと、交通事故がもたらす大きな社会的・経済的損失をも勘案して、究極的には交通事故のない社会を目指すべきである。

もとより、交通事故のない社会は一朝一夕に実現することができるものではないが、悲惨な交通事故の根絶に向けて、今、新たな一歩を踏み出さなければならない。

二 人優先の交通安全

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ぬ。道路交通については、自動車に対して弱い立場にある歩行者、とりわけ高齢者、障害者等の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」の交通安全への取組みを基本とし、あらゆる施策を推進していくべきである。

三 施策推進に当たつての基本的な考え方

このような観点から、本計画は、計画期間内に達成すべき数値目標を交通形態に応じ可能な限り設定するとともに、更に、その実現を図るために講ずべき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、交通機関（車両・鉄道）及びそれらが活動する場としての交通環境という三つの要素について、それぞれの関連を考慮しながら、交通事故の科学的な調査・分析、交通安全対策に関する効果の評価・予測等を充実させ、可能な限り成果目標を設定した施策を策定し、かつ、これを県民の理解と協力の下、強力に推進する。

第一に、人に対する安全対策については、交通機関の安全な運転を確保するため、運転する人間の知識・技能の向上、交通安全意識の高揚、資格制度の強化、交通指導取締りの強化、運転管理の改善、労働条件の適正化等を図り、かつ、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向上、安全指導の強化等を図るものとする。また、交通社会に参加する県民一人一人が自ら交通安全に関する意識を改革していくことが極めて重要であることにかんがみ、交通安全に関する教育及び普及啓発活動を充実させる。

第二に、交通機関に対する安全対策としては、人は誤りを犯すものとの前提の下、その誤りが事故に結び付かないように、不断の技術開発によって、その構造、設備、装置等の安全性を高めるとともに、各交通機関の社会的機能や特性を考慮しつつ、高い安全水準を常に維持させるための措置を講じ、更に、必要な調査、検査等を実施し得る体制を充実させる。

第三に、交通環境に係る安全対策としては、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

情報の収集・提供の充実、施設の老朽化対策等を図るものとする。また、交通環境の整備に当たっては、特に、人優先の考えの下、人自身の移動空間と自動車、鉄道等の交通機関との分離を図ること等により、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。

この三つの要素を結び付けるものとして、また、三つの要素それぞれの施策効果を高めるものとして、情報の役割が重要であることから、情報の収集・提供、情報通信技術の活用等を積極的に進める。また、有効かつ適切な交通安全対策を講ずるため、その基礎として、交通事故原因の総合的な調査・分析の充実・強化及び必要な研究開発の推進を図る。

更に、交通事故が発生した場合に、その被害を最小限に抑えるため負傷者の迅速な救助・救急活動、治療の充実等を図る。特に、犯罪被害者等基本法（平成十六年法律第六十一号）の制定を踏まえ、交通安全の分野においても一層の被害者支援の充実を図る。

四 公共交通における人の過誤（ヒューマンエラー）への対応

鉄道交通においては、平成十七年にJR西日本の福知山線における列車脱線事故が発生し、社会的に大きな影響を与えたところであるが、鉄道をはじめバス等の公共交通機関において、交通行政や交通事業者が安全の確保が最優先であることを再認識し、真摯に交通安全対策や自らの交通安全に対する取組みを見直すとともに、人の過誤を単に個人の問題として捉えず、有効な対策を確立するために、その過誤の背後関係を調査し、企業の体制やシステム全体の改善の観点から事故防止対策を充実することが重要である。

第二節 計画の展開

平成十八年度から平成二十二年度までの五年間で展開することとし、各年度ごとの具体的な実施計画については、毎年度、この計画に基づいて「山口県交通安全実施計画」を作成する。

第三節 施策運用に当たっての配慮事項

この計画に定める交通安全施策の実施に当たっては、次の事項に留意して計画の推進を図る。

一 総合的かつ効果的な運用の推進

交通安全に関する施策は、多方面にわたっており、相互に密接な関連を有していることから、各種施策を有機的に連携させ、総合的な運用に努めるものとする。また、これらの施策の推進に当たっては、少子高齢化、情報化、国際化等の社会情勢の変化や交通事故の状況、交通事情等の変化に弾力的に対応し、その効果等を勘案して適切な施策を選択する等重点的かつ効果的な施策の推進に努めるものとする。

二 弾力的運用の推進

交通安全は、交通需要や交通の円滑化及び快適性と密接な関連を有するものであり、自動車交通量の拡大の抑制等にも十分配慮するとともに、沿道の土地利用や道路利用の在り方、更には地震、津波等に対する防災の観点にも適切に配慮した取組みに努めるものとする。

三 参加・協働型の活動の推進

交通事故防止のためには、関係機関・団体の緊密な連携の下に施策を推進するとともに、県民の主体的な交通安全活動を積極的に促進することが重要であることから、県、市町等の行う交通安全に関する施策に計画段階から県民が参加できる仕組みづくり、県民が主体的に行う交通安全総点検、地域におけるその特性に応じた取組み等により、参加・協働型の交通安全活動の推進に努めるものとする。

第二章 道路交通安全

第一節 道路交通事故のない社会を目指して

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。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、道路交通に参加する県民すべてが、人命尊重の考え方に基づき、相互理解と思いやりをもつ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、我々は、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積極的に取り組む必要がある。

そのためには、交通社会に参加するすべての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、交通安全は地域社会と密接な関係を有することから、地域の交通事情等を踏まえた上で、それぞれの地域における活動を強化していくことが重要であり、交通安全に関する新たな仕組みづくりや方策を生み出していく等、地方公共団体の果たす役割は大きい。

その上で、行政、学校、家庭、職場、団体、企業等が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、交通事故の被害者やその遺族は、交通事故により家族を失い、傷害を負わ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。

更に、防犯や防災と併せて、地域全体の安全として考え、地域における取組みを推進する。

第二節 道路交通事故の現状

本県の交通事故による死者数は、昭和四十四年に過去最高の三百八十九人を記録したが、昭和四十五年以降着実に減少に向かい、昭和五十七年には百三十八人と最高時の約三分の一まで減少するに至った。しかしながら、その後再び増勢に転じ、平成四年には二百七人と昭和五十一年以降十七年ぶりに二百人を超えた。その後、平成五年、六年と二年連続して減少したが、平成七年には再び増加し、百八十二人となった。第六次山口県交通安全計画の期間中は、平成八年から平成十年にかけて百七十人前後で推移し、平成十一年に百八十三人と再び増加したが、最終年の平成十二年には百五十九人と昭和六十一年以来十五年ぶりに百五十人台まで減少するに至った。次の第七次山口県交通安全計画の期間中は、第六次山口県交通安全計画の期間の最終年である平成十二年から五年連続して減少し、平成十六年には昭和二十七年以降の五十三年間で最少の百六人まで減少したものの、平成十七年には百十六人に増加した。

負傷者数については、昭和四十四年に一万五千三百七十二人と過去最高を記録した後減少を続け、昭和五十九年には過去最高時の約半数の七千八百三十八人まで減少した。しかし、昭和六十年以降は再び増勢に転じ、平成十二年には一万三千七十五人となり、昭和四十四年、四十五年、四十三年に次ぐ過去四番目の負傷者数を記録し、その後減少傾向にあるものの依然として高水準にある。

更には、人身事故と物損事故を併せた総発生件数は、平成七年から平成十七年まで十年連続して五万件を超えている。これは、約十分に一件の割合で交通事故が発生していることになり、正に交通事故は、県民にとって「最も身近な危険」ということができる。

一 最近の交通事故の特徴として、次のようなことが挙げられる。

(一) 六十五歳以上の高齢者の死者数が全死者の四割以上を占める高水準で推移しており、このうち、歩行中の死者数が高齢者の死者数の約半数を占め、その大半が道路横断中のものであること。また、高齢者の運転免許保有者数の増加に伴い高齢運転者による加害事故が増加していること。

(二) 二十四歳以下の若年運転者による事故が免許保有者の割合に比べ多発していること。

(三) 国道等幹線道路で多発していること。

(四) 夜間における死者数の比率が高いこと。

二 これらの要因としては、次のこと等が考えられる。

(一) 高齢化の進展により、死亡事故の当事者となる比率の高い高齢者の数及び高齢ドライバーの数が増加していること。

(二) 自動車保有台数及び運転免許保有者数の増加並びに自動車利用による物流経済及

び余暇活動の増大により、走行キロが増加していること。

(三) 県民生活や経済活動の二十四時間化等に伴い、夜間の交通量が依然として増加傾向で推移していること。

第三節 道路交通を取り巻く状況の展望

道路交通を取り巻く状況を展望すると、運転免許保有者数、自動車保有台数、自動車走行台キロ（交通量（台）と距離（キロ）を乗じたもの）ともに増加することが見込まれる。

また、経済社会情勢の動向に伴い今後複雑に変化すると見込まれ、将来の交通事故の状況については、正確には見極めがたいところであるが、自動車走行台数の増加、交通事故の当事者となる比率の高い高齢者人口の増加、なかでも高齢ドライバーの増加等から、とりわけ自動車乗車中の事故や高齢者の死者及び高齢ドライバーが関与する事故が増加するものと見込まれ、現状よりもなお一層憂慮すべき事態になることが懸念される。

第四節 道路交通安全計画における目標

数値目標 交通事故死者数 九十二人以下

人身事故発生件数 人口十万人当たり五百件以下

「交通事故のない社会」を実現することが究極の目標であるが、中期的には、平成十五年に設定された「今後十年間で交通事故死者数を五千人以下とし、世界一安全な道路交通の実現を目指す」という政府目標に沿って、本県では平成二十四年までに交通事故死者数を八十七人以下とする目標の実現を図ることとし、本計画の期間である平成二十二年まででは、二年間の期間の相違があることを考慮し、年間の二十四時間死者数を九十二人以下にすることを目指すものとする。

このことは、当然のことながら、二十四時間死者数のみならず、道路交通事故に起因する死者数（三十日以内死者数等）を同様に減少させることを意味する。

もとより、本計画における最優先の目標は、かかる死者数の減少であるが、今後は更に、死者数減少をはじめとする交通安全対策を実施するに当たり、事故そのものの減少、特に人身事故件数の減少にも積極的に取り組み、「やまぐち住み良さ指標」に掲げた人口十万人当たり五百件以下を目指すものとする。

このことは、平成十七年の人身事故件数九千三百六十二件を平成二十二年度までに約二十パーセント減の約七千五百件以下にすることを意味する。

そのために、国の関係機関、県及び市町は、県民の理解と協力の下、道路交通安全の諸対策を総合的かつ強力に推進する。

第五節 今後の道路交通安全対策を考える視点

近年、道路交通事故による死者数が減少していることを考えると、これまでの交通安

全基本計画に基づき実施されてきた施策には一定の効果があつたものと考えられる。このため、従来の交通安全対策に加え、経済社会情勢及び交通情勢の変化等に対応し、実際に発生した交通事故に関する情報の収集及び分析を充実し、より効果的な対策への改善を図るとともに、有効性が見込まれる新規施策を推進する。

また、対策の実施に当たっては、可能な限り対策ごとの目標を設定するとともに、その実施後において効果評価を行い、必要に応じて改善していくことも必要である。

このような観点から、次の八つの柱により交通安全対策を実施する。

- ① 交通安全の普及徹底
- ② 安全運転の確保
- ③ 道路交通秩序の維持
- ④ 道路交通環境の整備
- ⑤ 車両の安全性の確保
- ⑥ 救助・救急活動の充実
- ⑦ 損害賠償の周知をはじめとした被害者支援の推進
- ⑧ 道路交通の安全に関する研究開発の充実

その際、最近及び今後の経済社会情勢、交通情勢等を踏まえると、今後対策を実施していくに当たっては、特に、次のような視点を重視して対策の推進を図っていくべきである。

一 少子高齢社会への対応

本県では、全国に比べ約十年速いペースで高齢化が進んでいる。国立社会保障・人口問題研究所の推計によると、本県の高齢者人口は平成三十二年にピークを迎え、三人に一人が高齢者という全国でもトップクラスの超高齢社会の到来が予測されている。こうしたことを踏まえると、高齢者が安全かつ安心して外出したり、移動することができると交通社会の形成が必要である。その際には、多様な高齢者の実像を踏まえ、きめ細かな総合的な交通安全対策を推進すべきである。

この場合、県内の高齢者事故の特徴である横断中の事故を防止するため、運転免許を持たない高齢者と、高齢ドライバーとの相違に着目し、それぞれの特性を理解した対策を構築する。特に、高齢ドライバーが大幅に増加することが予想されることがから、これらの者が事故を起こさないようにするための対策を強化する必要がある。

また、加齢による身体機能の変化にかかわらず、高齢者が交通社会に参加することを可能にするため、年齢等にかかわらず多様な人々が利用しやすいよう都市や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ことも重要である。

更に、高齢者の交通安全を図っていくためには、交通安全活動を、高齢者が日常的

に利用する機会が多い医療機関、福祉施設等と連携して実施していくことや、高齢者の事故がその居住地の近くで多く発生していることから、地域における生活に密着した交通安全活動を充実させることが重要である。

加えて、少子化の進展に伴い、子どもを事故から守る必要性が一層求められており、子どもの安全を確保する観点から、通学路等における歩道等の歩行空間の整備を積極的に推進する必要がある。

二 歩行者の安全確保

本県では、平成十七年中の交通事故死者数は百十六人であつたが、このうち歩行者は三十四人で、その割合は二十九・三パーセントと約三割を占めている。特に高齢者の四十七人のうち歩行者は二十人で、その割合は四割以上を占め、十五歳以下の子どもの死者についても二人のいずれも歩行者であり、高齢者と子どもの歩行者の死者の割合が高比率である。

安全で安心な社会の実現を図るためには、自動車と比較して弱い立場にある歩行者の安全を確保することが必要不可欠であり、特に、高齢者や子どもにとって身近な道路の安全性を高めることがより一層求められている。

このような情勢等を踏まえ、人優先の考えの下、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等による歩行空間の確保や県内では交差点内事故が多いことから歩車分離等の信号機を利用した対策を一層積極的に進める等、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。

三 県民自らの意識改革

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県民が、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という意識を再確認すべきである。

そのためには、交通安全教育や交通安全に関する広報啓発活動を一層充実すべきである。しかし、その方策が、一方的な情報提供や呼び掛けにとどまれば、効果は限定的となることから、すべての県民が、自ら安全で安心な交通社会を構築していくこととする前向きな意識を持つようになることが重要である。

このため、住民が身近な地域や団体において、地域の課題を認識し、自ら具体的な目標や方針を設定したり、交通安全に関する各種活動に直接かかわったりしていく等して、安全で安心な交通社会の形成に積極的に関与していく、県民総参加型の仕組みづくりに努める必要がある。

更に、その目標を設定する際には、交通事故死者数や交通事故件数等とは異なる各地域に根ざした具体的な指標（例えば、高齢者、子ども等特定の年齢階層に着目した指標等）を設定することも、住民の交通安全意識を高める上で効果的である。

また、交通安全大会等で、交通事故の被害者やその遺族の声を県民が聞くことができる機会を設けることも安全意識の高揚のためには有効である。

四 I-Tの活用

情報社会が急速に進展する中で、安全で安心な交通社会を構築していくためには、情報を活用することが重要であり、特に情報通信技術（I-T）については、人間の認知、判断等の能力や活動を補い、また、人間の不注意によるミスを打消し、更には、それによる被害を最小限にとどめる等交通安全に大きく貢献することが期待できる。なかでも、I-Tを用いて人・道路・車両を一体のシステムとして構築することを通じて、ドライバーの発見の遅れに対する情報提供等による走行中の安全性の向上、衝突の未然防止を図る等車両の安全性の向上、交通管制機能のより一層の高度化、救助・救急活動の迅速化等が可能となることから、これらの高度道路交通システム（ITS）の取組みを推進する。

今後は、システム開発と併せて、その実用化や普及を進めていく時代であり、いかに多くの県民がI-Tによるメリットを享受することができるようにしていくかが交通安全を進める上で特に重要である。

なお、三とも関連するが、あくまでもI-Tは技術や手段であって万能ではないことから、I-Tを過信することなく、最終的には、人間一人一人の心掛けが重要である。

第六節 道路交通の安全について講じようとする施策

一 交通安全の普及徹底

第八次計画における重点施策及び新規施策

- ① 参加・体験・実践型の活動の推進
 - ② 高齢者に対する安全教育の推進
 - ③ 自転車等の安全利用の推進
 - ④ 後部座席等におけるシートベルト着用の推進
 - ⑤ 反射材の普及促進
 - ⑥ ライトりかえ運動の推進
 - ⑦ 交通安全に関する民間団体等の主体的活動の推進
 - ⑧ 住民の参加・協働の推進
- (一) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進
- 1 幼児に対する交通安全教育の推進
 - 2 児童に対する交通安全教育の推進
 - 3 中学生に対する交通安全教育の推進
 - 4 高校生に対する交通安全教育の推進
 - 5 成人に対する交通安全教育の推進

二 安全運転の確保

第八次計画における重点施策及び新規施策

- ① 高齢ドライバー対策の充実
 - ② 安全運転管理の推進
 - ③ 自動車運送事業者に対する指導監督の充実
 - ④ 貨物自動車運送事業安全性評価事業の促進等
 - ⑤ 映像記録型ドライブレコーダーの普及
- (一) 運転者教育等の充実
- 1 運転免許を取得しようとする者に対する教育の充実
 - 2 運転者に対する再教育等の充実
 - 3 二輪車安全運転対策の推進
 - 4 高齢ドライバー対策の充実
 - 5 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
 - 6 自動車安全運転センターの業務の充実
 - 7 自動車運転代行業の指導育成等
 - 8 独立行政法人自動車事故対策機構による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
- (二) 住民の参加・協働の推進
- 1 民間団体への支援の充実
 - 2 「山口県交通指導員等連絡協議会」の活性化
- (三) 交通安全に関する普及啓発活動の推進
- 1 交通安全運動の推進
 - 2 自転車の安全利用の推進
 - 3 後部座席等におけるシートベルト着用の推進
 - 4 チャイルドシートの正しい着用の徹底
 - 5 反射材の普及促進
 - 6 効果的な広報の実施
 - 7 その他の普及啓発活動の推進
- (四) 交通安全に関する民間団体等の主体的活動の推進
- 1 交通安全に関する民間団体等の主体的活動の推進
 - 2 交通安全に関する普及啓発活動の推進
 - 3 交通安全に関する普及啓発活動の推進
 - 4 交通安全に関する普及啓発活動の推進
 - 5 交通安全に関する普及啓発活動の推進
 - 6 交通安全に関する普及啓発活動の推進
 - 7 交通安全に関する普及啓発活動の推進
 - 8 交通安全に関する普及啓発活動の推進
 - 9 交通安全に関する普及啓発活動の推進

- 9 悪質危険な運転者の早期排除等
- (一) 運転免許制度の改善
- (二) 安全運転管理の推進
- (三) 自動車運送事業者の安全対策の充実
- (四) 1 自動車運送事業者に対する指導監督の充実
- 2 貨物自動車運送事業安全性評価事業の促進等
- 3 事故情報の多角的分析の実施
- 4 運行管理者等に対する指導講習の充実
- (五) 交通労働災害の防止等
- 1 交通労働災害の防止
- 2 運転者の労働条件の適正化等
- (六) 道路交通に関する情報の充実
- 1 道路交通情報の充実
- 2 危険物輸送に関する情報提供の充実等
- 3 気象情報等の充実
- 三 道路交通秩序の維持
- 第八次計画における重点施策及び新規施策
- ① 悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点を置いた取締りの強化等
- ② 背後責任の追及
- ③ 自転車利用者に対する指導取締りの推進
- ④ 交通犯罪捜査及び交通事故事件捜査体制の強化
- ⑤ 暴走族対策の強化
- (一) 交通の指導取締りの強化等
- 1 一般道における効果的な指導取締りの強化等
- 2 高速自動車国道等における指導取締りの強化等
- 3 科学的な指導取締りの推進
- (二) 交通犯罪捜査及び交通事故事件捜査体制の強化
- 1 専従捜査体制の強化等
- 2 初動捜査体制及び科学的捜査体制の強化
- (三) 暴走族対策の強化
- 1 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
- 2 暴走行為をさせないための環境づくり
- 3 暴走族に対する指導取締りの強化
- 4 暴走族関係事犯者の再犯防止

- 四 5 車両の不正改造の防止
- 道路交通環境の整備
- 第八次計画における重点施策及び新規施策
- ① 人優先の安全・安心な歩行空間の整備
- ② 通学路等の歩道整備等の推進
- ③ 「あんしん歩行エリア」の形成及び「生活道路事故抑止対策マニュアル」の活用等による交通安全対策の推進
- ④ バリアフリー化を始めとする歩行空間等の整備
- ⑤ 道路ネットワークの整備と規格の高い道路の利用促進
- ⑥ IT化の推進による安全で快適な道路交通環境の実現
- ⑦ 「くらしのみちゾーン」形成の積極的な支援
- ⑧ 優先度明示方式による交通事故対策の重点実施
- ⑨ 事故危険箇所対策の推進
- ⑩ 「交通事故対策・評価マニュアル」及び「交通事故対策事例集」による科学的分析に基づく事故対策の推進
- ⑪ 高度道路交通システムの活用
- ⑫ 新たな違法駐車対策法制による違法駐車対策の推進
- ⑬ ハード・ソフト一体となった駐車対策の推進
- ⑭ 災害に備えた道路交通環境の整備
- (一) 人優先の安全・安心な歩行空間の整備
- 1 通学路等の歩道整備等の推進
- 2 生活道路における交通安全対策の推進
- 数値目標 エリア内の死傷事故を約一割抑止
- エリア内の歩行者・自転車事故を約三割抑止
- 3 バリアフリー化を始めとする歩行空間等の整備
- (二) 道路ネットワークの整備と規格の高い道路の利用促進
- 1 適切に機能分担された道路網の整備
- 2 改築による道路交通環境の整備
- 3 高規格幹線道路等の利用促進
- (三) 交通安全施設等整備事業の推進
- 1 歩行者等の安全通行の確保
- 2 幹線道路等における交通の安全と円滑の確保
- 3 IT化の推進による安全で快適な道路交通環境の実現
- (四) 効果的な交通規制の実施

- 1 地域の特性に応じた交通規制
- 2 安全で機能的な都市交通確保のための交通規制
- 3 幹線道路における交通規制
- 4 高速自動車国道等における交通規制
- (五) 地域住民等と一体となった道路交通環境の整備
 - 1 道路交通環境整備への住民参加の促進
 - 2 総合的・集中的な対策の実施
- (六) 効果的・重点的な事故対策の推進
 - 1 交通事故対策の重点実施
 - 2 事故危険箇所対策の推進
 - 3 数値目標 対策実施箇所の死傷事故を約三割抑止
 - 4 科学的分析に基づく事故対策の推進
 - 5 連絡会議等の活用
 - 6 交通安全施設等の整備
 - 7 地域に応じた安全の確保
 - 8 交通事故多発地域における重点的交通規制
- (七) 重大事故の再発防止
 - 1 高速自動車国道等における事故防止対策の推進
 - 2 事故削減に向けた総合的施策の集中的実施
 - 3 安全で快適な交通環境づくり
- (八) 高度道路交通システムの活用
 - 1 高度道路交通システムの構築
 - 2 道路交通情報通信システムの整備
 - 3 新交通管理システムの推進
 - 4 交通事故防止のための運転支援システムの推進
 - 5 スマートウェイの推進
- (九) 安全な道路交通環境の整備
 - 1 円滑・快適で安全な道路交通環境の整備
 - 2 道路の使用及び占用の適正化等
 - 3 自転車利用環境の総合的整備
- (十) 交通需要マネジメントの推進
 - 1 公共交通機関利用の促進
 - 2 交通需要の平準化

- (一) 総合的な駐車対策の推進
 - 1 秩序ある駐車場の推進
 - 2 新たな違法駐車対策法制による違法駐車対策の推進
 - 3 駐車場等の整備
 - 4 違法駐車締め出し気運の醸成・高揚
 - 5 ハード・ソフト一体となった駐車対策の推進
- (二) 災害に備えた道路交通環境の整備
 - 1 災害に備えた道路の整備
 - 2 災害に強い交通安全施設等の整備
 - 3 災害発生時における交通規制
 - 4 災害発生時における情報提供の充実
- (三) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備
 - 1 道路法に基づく通行の禁止又は制限
 - 2 子どもの遊び場等の確保
 - 3 無電柱化の推進
- 五 車両の安全性の確保
 - ① 第八次計画における重点施策及び新規施策
 - ② 自動車の適切な保守管理の推進
 - ③ 自動車の検査及び点検整備の充実
 - ④ リコール制度の充実・強化
 - (一) 自動車の適切な保守管理の推進
 - (二) 自動車アセスメント情報の提供等
 - (三) 自動車の検査及び点検整備の充実
 - 1 自動車の検査の充実
 - 2 自動車点検整備の充実
 - 3 リコール制度の充実・強化
- 六 救助・救急活動の充実
 - (四) 第八次計画における重点施策及び新規施策
 - ① 自動体外式除細動器の使用も含めた心肺そ生等の応急手当の普及啓発活動の推進
 - ② 救急救命士の養成・配置等の促進、ドクターカーの活用促進
 - ③ 緊急通報システムの普及及び現場急行支援システムの整備
 - (一) 救助・救急体制の整備
 - 1 救助体制の整備・拡充

- 2 集団救助・救急体制の整備
- 3 心肺そ生法等の応急手当の普及啓発活動の推進
- 4 救急救命士の養成・配置等の促進、ドクターカーの活用促進
- 5 救助・救急施設の整備の推進
- 6 消防防災ヘリコプターによる救急業務の推進
- 7 救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実
- 8 高速自動車国道等における救急業務実施体制の整備
- 9 緊急通報システムの普及及び現場急行支援システムの整備

(二) 救急医療体制の整備

- 1 救急医療機関等の整備
- 2 救急医療担当医師・看護師等の養成等
- 3 ドクターヘリの運用

七 救急関係機関の協力関係の確保等
損害賠償の周知をはじめとした被害者支援の推進

第八次計画における重点施策及び新規施策

- ① 損害賠償請求の援助活動等の強化
- ② 交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進
- (一) 自動車損害賠償保障制度の周知徹底
- 1 無保険（無共済）車両対策の徹底
- 2 任意の自動車保険（自動車共済）の普及向上
- (二) 損害賠償の請求についての援助等
- 1 交通事故相談活動の充実
- 2 損害賠償請求の援助活動等の強化

八 道路交通事故の安全に関する研究開発の充実
第八次計画における重点施策及び新規施策

- ① 高齢者の交通行動特性に関する研究の推進
- ② 交通安全対策の評価・効果予測方法の充実
- (一) 高齢者の交通行動特性に関する研究の推進
- (二) 交通安全対策の評価・効果予測方法の充実
- (三) 交通事故の長期的予測の充実

第三章 鉄道交通の安全

第一節 鉄道事故のない社会を目指して

人や物を大量に、高速に、かつ、定時に輸送することができる鉄道は、県民生活に欠

くことのできない交通手段であるが、ひとたび事故が発生すると、利用者の利便に重大な支障をもたらすばかりでなく、被害が甚大となる。このため、各種の安全対策を推進し、県民の鉄道に対する信頼を揺るぎないものとする必要がある。

一 鉄道事故の状況

県内における鉄道の運転事故は長期的には減少傾向にあり、平成十五年度から平成十七年度までの発生件数は二十九件、死傷者数は十人であり、平成十二年度から平成十四年度までの発生件数三十九件、死傷者数二十五人と比較して、発生件数で二五・六パーセント、死傷者数で六十六パーセントの減少となっている。

しかし、全国的には、平成十六年十月の新潟県中越地震に伴う上越新幹線の列車脱線事故、平成十七年三月の土佐くろしお鉄道宿毛線における列車脱線事故、同年四月のJR西日本福知山線における列車脱線事故、そして、同年十二月のJR東日本羽越線における列車脱線事故といった社会的にも大きな影響を与えた運転事故が発生している。

二 近年の運転事故の特徴

近年の運転事故の特徴としては、踏切障害事故及び人身障害事故で運転事故の九十分パーセント近くを占めていることが挙げられる。

第二節 鉄道の交通安全計画における目標

数値目標 乗客の死者数ゼロ

鉄道における運転事故は、長期的には減少傾向にあるがJR西日本福知山線列車脱線事故といった重大な運転事故が発生し、社会的に大きな影響を与える等、ひとたび事故が発生すると、利用者の利便に重大な支障をもたらすばかりでなく、被害が甚大となることを示す結果となった。

こうした現状を踏まえ、県民の理解と協力の下、次の第三節に掲げる諸施策を総合的かつ強力に推進することにより、乗客の死者数ゼロを目指すとともに、運転事故件数の減少を目指すものとする。

第三節 鉄道交通の安全についての対策

一 今後の鉄道安全対策を考える視点

鉄道における運転事故は長期的には減少しており、これまでの山口県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、全国では、運転事故が年間に数百件程度発生している現状から、事故個別の問題を解決するとともに、過去に起きた事故等の教訓を活かして効果的な対策を講ずるべく、総合的な視点から、県内の鉄道交通環境の整備、鉄道の安全運行の確保及び鉄道車両の安全性の確保といった各種交通安全施策を推進する。

二 講じようとする施策

第八次計画における重点施策及び新規施策

- ① 乗務員及び保安要員の教育の充実及び資質の向上
- ② 運転保安設備の整備（速度超過防止用ATS等の設置）
- ③ 鉄道の地震対策の強化

(一) 鉄道の安全な運行の確保

- 1 乗務員及び保安要員の教育の充実及び資質の向上
- 2 列車の運行及び乗務員等の管理の改善
- 3 鉄道交通の安全に関する知識の普及
- 4 事業者に対する保安監査等の実施
- 5 気象情報等の充実
- 6 鉄道事故原因究明体制の強化等

(二) 鉄道交通環境の整備

- 1 鉄道施設の点検と整備
 - 2 運転保安設備の整備
 - 3 鉄道の地震対策の強化
- 数値目標 新幹線の耐震対策が必要なトンネルの対策及び高架橋柱の耐震補強をすべて実施

(三) 鉄道車両の安全性の確保

- 1 鉄道車両の構造・装置に関する保安上の技術基準の改善
- 2 鉄道車両の検査の充実

(四) 救助・救急活動の充実

第四章 踏切道における交通の安全

第一節 踏切事故のない社会を目指して

踏切事故は、長期的には減少傾向にある。しかし、一方では、踏切事故は鉄道運転事故の約半数を占め、また、改良をすべき踏切道がなお残されているのが現状である。こうした現状を踏まえ、引き続き、踏切事故防止対策を総合的かつ積極的に推進することにより踏切事故のない社会を目指す。

一 踏切事故の状況

県内の踏切事故（鉄道の運転事故のうち、踏切障害及びこれに起因する列車事故をいう。）は長期的には減少傾向にあり、平成十五年度から平成十七年度までの発生件数は十九件、死傷者数は二人であり、平成十二年度から平成十四年度までの発生件数は二十七件、死傷者数十六人と比較して、発生件数で二十九・六パーセント、死傷者数で八十七・五パーセントの減少となっている。

踏切事故の減少は、踏切道の改良等の安全対策の積極的な推進によるところが大きい

いと考えられるが、依然、踏切事故は鉄道の運転事故の約半数を占めており、また、改良すべき踏切道がなお残されているのが現状である。

二 近年の踏切事故の特徴

近年の踏切事故の特徴としては、原因別で見ると、直前横断によるものが半数以上を占めており、また、衝撃物別では自動車と衝撃したものが半数以上を占めている。踏切道の種類別にみると、発生件数では第一種踏切道（昼夜を通じて踏切警手が遮断機を操作している踏切道又は自動遮断機が設置されている踏切道）が最も多いが、踏切道百箇所当たりの発生件数で見ると、第一種踏切道が最も少なくなっていること等が挙げられる。

第二節 踏切道の交通安全計画における目標

数値目標 踏切事故件数を限りなくゼロにすること。

踏切事故は長期的には減少傾向にあるが、踏切事故は、ひとたび発生すると多数の死傷者を生ずる等重大な結果をもたらす。また、改良すべき踏切道がなお残されているのが現状である。こうした現状を踏まえ、踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、県民の理解と協力の下、第三節に掲げる諸施策を総合的かつ積極的に推進することにより、平成二十二年度までに踏切事故件数を限りなくゼロにすることを目指す。

第三節 踏切道における交通の安全についての対策

一 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点

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減少傾向にあることを考えると、第七次交通安全基本計画及び第七次踏切事故防止総合対策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を生ずると重大な結果をもたらすものであること、立体交差化、構造改良、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及びこれらの対策が、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、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。

二 講じようとする施策

第八次計画における重点施策及び新規施策

- ① 踏切道の立体交差化及び構造の改良の促進
- ② 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施
- ③ 踏切道の統廃合の促進

(一) 踏切道の立体交差化及び構造の改良の促進

(二) 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施

(三) 踏切道の統廃合の促進
(四) その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置
第五章 特記

本計画では、平成十八年度から平成二十二年度までの五年間の山口県内における陸上交通の安全に関する施策の大綱を策定するとともに、この大綱に基づき毎年度具体的な実施計画を策定し、国の関係行政機関、県、市町、交通関係の団体等と緊密な連携を図りながら、交通安全に関する施策を推進していくものである。

高齢社会が進展していく中で、本県における高齢化率（総人口に占める六十五歳以上の人口の割合）についてみると、平成十六年は二十四・一パーセント（全国十九・五パーセント）で、全国平均に比べると約十年早いスピードで高齢化が進んでいる現状にある。

国立社会保障・人口問題研究所の推計によると、平成二十二年には本県の高齢者は三十九万七千人となり、高齢化率は二十七・二パーセントと約四人に一人以上が高齢者という高齢社会が到来することが予想されている。

こうしたなか、高齢者の交通事故については、平成十七年の交通事故による高齢死者数は四十七人と三年連続で全死者数の四割以上を占めており、このうち、歩行者及び自転車利用者が二十八人と約六割を占めている。更に、歩行者及び自転車利用死者数のうち、運転免許を持たない高齢死者数が二十三人と、実に八割以上を占めている。

また、高齢ドライバーの増加により、高齢ドライバーが加害者となった人身事故件数も平成十七年では、十年前と比べ一・八倍に増加する等、今後、高齢ドライバーによる交通事故の大幅な増加が懸念される。

このような現状から、本計画では、特に交通社会に参加する高齢者の相違に着目し、下記のとおり高齢者の特性を理解した交通安全教育の強化等をはじめとする高齢者の交通安全対策を推進する。

第一節 運転免許を持たない高齢者

運転免許を持たない高齢者には、交通事故の危険から身を守る知識や技能が不足していることがうかがえることから、次の施策を推進する。

- 一 交通安全指導担当者の養成、教材、教具等の開発等の指導体制の充実
- 二 テレビ、ラジオ等を通じての高齢者事故の特徴等を踏まえての事故防止の呼びかけ
- 三 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の実施
- 四 交通安全教育を受ける機会が少なく、交通事故の被害者となる可能性の高い高齢者を対象とした出前型講習会や重大事故発生現場における講習会の開催
- 五 「ヒヤリ地図」作成会の開催

- 六 医療機関・福祉施設関係者等と連携したワンポイント交通安全アドバイスや反射材の貼付活動をはじめとした反射材の普及・貼付運動の実施
- 七 高齢者に対する社会教育活動・福祉活動、各種の催し等の多様な機会を活用した交通安全教育の実施
- 八 県交通安全母の会等が行う家庭訪問による個別指導及び高齢者と日常的に接する機会を利用した助言活動の実施
- 九 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、販売店等で組織される団体等と連携して、購入時の指導及び助言の徹底と安全利用に向けた交通安全教育の実施
- 十 高齢者・子ども・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等

第二節 高齢ドライバー

高齢ドライバーの特徴としては、加齢に伴い身体機能の変化や運転に必要な情報を得るための視力や聴力が減少することから、次の施策を推進する。

- 一 運転適性検査機器を活用した自己の運転能力認識教育の実施
- 二 高齢者講習及び特定任意高齢者講習の効果的な実施
- 三 更新時講習における高齢者字級の拡充
- 四 高齢運転者標識（高齢者マーク）の貼付促進
- 五 シルバーリーダー等を対象とした参加・体験・実践型の交通安全教育の実施
- 六 安全な運転に支障のある者に対する適切な行政措置の実施