

第11次岩国市交通安全計画

—交通事故のない岩国を目指して—



こうつうあんぜん

✳ 岩国市

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	計画の位置づけ	1
3	計画の期間	1
第2章	現状と課題	2
1	現状	2
	(1) 道路交通事故の現状と特徴	2
	ア 現状	2
	イ 特徴	4
	(2) 踏切事故の現状と特徴	5
	ア 現状	5
	イ 特徴	5
2	課題	5
	(1) 道路交通安全対策	5
	ア 高齢者と子供の安全確保	5
	イ 生活道路における安全確保	6
	(2) 踏切道における交通安全対策	6
第3章	計画の基本的な考え方	7
1	基本理念	7
2	計画の策定上の考え方	7
第4章	計画の内容	8
1	道路交通の安全	8
	【第1の柱】交通安全思想の普及徹底	8
	(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	8
	ア 幼児に対する交通安全教育の推進	8
	イ 小学生に対する交通安全教育の推進	8
	ウ 中学生に対する交通安全教育の推進	9
	エ 高校生に対する交通安全教育の推進	9
	オ 成人に対する交通安全教育の推進	9
	カ 高齢者に対する交通安全教育の推進	10
	キ 障害者に対する交通安全教育の推進	10
	ク 外国人に対する交通安全教育の推進	10

(2)	効果的な交通安全教育の推進	11
(3)	普及啓発活動の推進	11
ア	横断歩行者の安全確保	11
イ	自転車の安全利用の推進	11
ウ	自転車乗車時のヘルメットの着用促進	12
エ	自動車利用時の全ての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底	12
オ	自動車利用時のチャイルドシートの正しい使用の徹底	12
カ	反射材用品等の普及促進	12
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	12
ク	交通安全情報の提供の推進と効果的な広報の実施	12
ケ	その他の普及啓発活動の推進	13
(ア)	高齢運転者標識の普及啓発	13
(イ)	悪質性、危険性の高い交通違反防止の広報	13
(ウ)	交通安全活動に関する会議の開催	13
(エ)	「ライトきりかえ運動」の推進と早め点灯の普及啓発	13
(オ)	速度抑制運動の推進	13
(カ)	はみ出し事故防止対策の推進	13
(キ)	高齢者交通事故防止対策の推進	13
(ク)	ドライブレコーダーの普及促進	14
(ケ)	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	14
(4)	民間団体等との協働の推進	14
ア	民間団体への支援の充実	14
イ	交通ボランティアの養成・支援	14
(5)	地域における交通安全活動への参加・協働の推進	14
【第2の柱】	道路交通環境の整備	15
(1)	生活道路等における人優先の安心・安全な歩行空間の整備	15
ア	生活道路における交通安全対策の推進	15
イ	通学路等における交通安全の確保	15
ウ	高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備	16
エ	歩行者・自転車利用者の安全で快適な通行の確保	16
(2)	幹線道路における交通安全対策の推進	16
ア	事故危険箇所対策の推進	16
イ	重大事故の再発防止	17
ウ	道路の改築等による交通事故対策の推進	17
(3)	交通安全施設等の整備事業の推進	17

ア	交通安全施設等の戦略的維持管理	17
イ	歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進	17
ウ	幹線道路対策の推進	17
エ	交通円滑化対策の推進	18
オ	道路交通環境整備への市民参加の促進	18
(4)	高齢者等の移動手段の確保・充実	18
(5)	歩行空間のユニバーサルデザイン化の推進	18
(6)	自転車利用環境の総合的整備	18
ア	安全で快適な自転車利用環境の整備	18
イ	自転車等の駐輪対策の推進	18
(7)	交通需要マネジメントの推進	19
(8)	災害に備えた道路交通環境の整備	19
(9)	駐車対策の推進	19
(10)	交通安全に寄与する道路交通環境の整備	19
ア	道路の使用及び占用の適正化等	19
イ	子供の遊び場等の確保	20
ウ	地域に応じた安全の確保	20
【第3の柱】	救助・救急活動の充実	20
(1)	救助・救急体制の整備	20
ア	救助体制の整備・拡充	20
イ	多数傷者発生時における救助・救急体制の充実	20
ウ	救急救命士の養成・配置等の促進	20
エ	救助・救急用資器材の整備の推進	20
(2)	応急手当の普及啓発活動の推進	21
(3)	救急医療体制の堅持	21
【第4の柱】	被害者支援の推進	21
(1)	きめ細かな情報提供の推進	21
(2)	損害賠償請求に関する援助活動の推進	21
(3)	交通事故被害者支援制度の周知	21
【第5の柱】	交通安全岩国市対策協議会と連携した取組	22
(1)	交通安全岩国市対策協議会の取組	22
(2)	交通指導員の育成・指導教材の充実	22
2	踏切道の交通の安全	22
第5章	計画の目標指標	23
1	道路交通の安全	23
2	踏切道の交通の安全	23

第6章	計画の推進	24
1	推進体制	24
2	各主体の役割	24
(1)	行政機関	24
(2)	関係機関・団体等	24
(3)	市民	24

第11次岩国市交通安全計画の構成

【計画の考え方】

○基本理念

「交通安全市いわくに」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。

【計画の目標】

1 道路交通の安全

令和7年（2025年）までに年間交通事故死者数ゼロを目指す。

令和7年（2025年）までに年間交通事故重傷者数42人以下を目指す。

令和7年（2025年）までに年間人身事故発生件数180件以下を目指す。

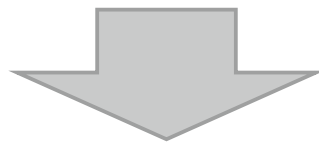
2 踏切道の交通の安全

踏切事故件数ゼロを目指す。

【道路交通の安全についての対策】

〈計画を策定する上での5つの視点〉

- 1 高齢者、障害者及び子供の安全確保
- 2 歩行者及び自転車利用者の安全確保
- 3 生活道路における安全確保
- 4 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進
- 5 地域ぐるみの交通安全対策の推進



〈施策の方向性を定める5つの柱〉

- 1 交通安全思想の普及徹底
- 2 道路交通環境の整備
- 3 救助・救急活動の充実
- 4 被害者支援の推進
- 5 交通安全岩国市対策協議会と連携した取組

【踏切道の交通の安全についての対策】

- 1 踏切事故防止対策の推進

第1章 計画策定に当たって

1 計画策定の趣旨

本市では、交通安全対策基本法に基づき、昭和46年度（1971年度）から10次にわたり岩国市交通安全計画を策定し、関係機関・団体等と協力して交通安全対策を推進することで、市内の交通事故防止を図ってきた。

こうした取組の結果、市内における交通事故の発生件数は減少傾向にあり、中でも、令和2年（2020年）には人身事故発生件数215件、負傷者数262人、重傷者数51人、死者数3人と、それぞれ統計開始以来最少となる数値を達成することができた。

その一方、以前からの課題である、交通事故による死者に占める高齢者の割合は依然として高いままであり、負傷者に占める高齢者の割合も増加傾向にある。本市では全国平均以上の急速な高齢化が進んでいることから、第2次岩国市総合計画の基本目標である「誰もが安心・安全に暮らせるまち」を実現するためにも、高齢者対策を中心に、全ての市民を対象とした交通安全対策を推進していくことが必要である。

また、これらの対策を真に実効性のあるものとするためには、市民一人ひとりが交通安全を自らの課題として認識し、「自分の身は自分で守る」、「自分たちの地域は自分たちで守る」という意識を持つことが必要であり、幼児から高齢者まで、それぞれの成長過程に合わせた学習の機会を設けることが強く求められている。

このような観点を踏まえた上で、令和3年度（2021年度）から令和7年度（2025年度）までの本市における陸上交通の安全に関する施策の大綱を定めたものとして、「第11次岩国市交通安全計画」を策定した。

本市は、本計画に基づき、関係機関・団体等と緊密に連携し、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 計画の位置づけ

この計画は、交通安全対策基本法第26条の定めるところにより、国の交通安全基本計画及び山口県の交通安全計画に基づき、本市における主として陸上交通の安全に関する総合的な施策を定めるもので、「岩国市総合計画」の部門計画として位置づけるものである。

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 現状と課題

1 現 状

(1) 道路交通事故の現状と特徴

ア 現状

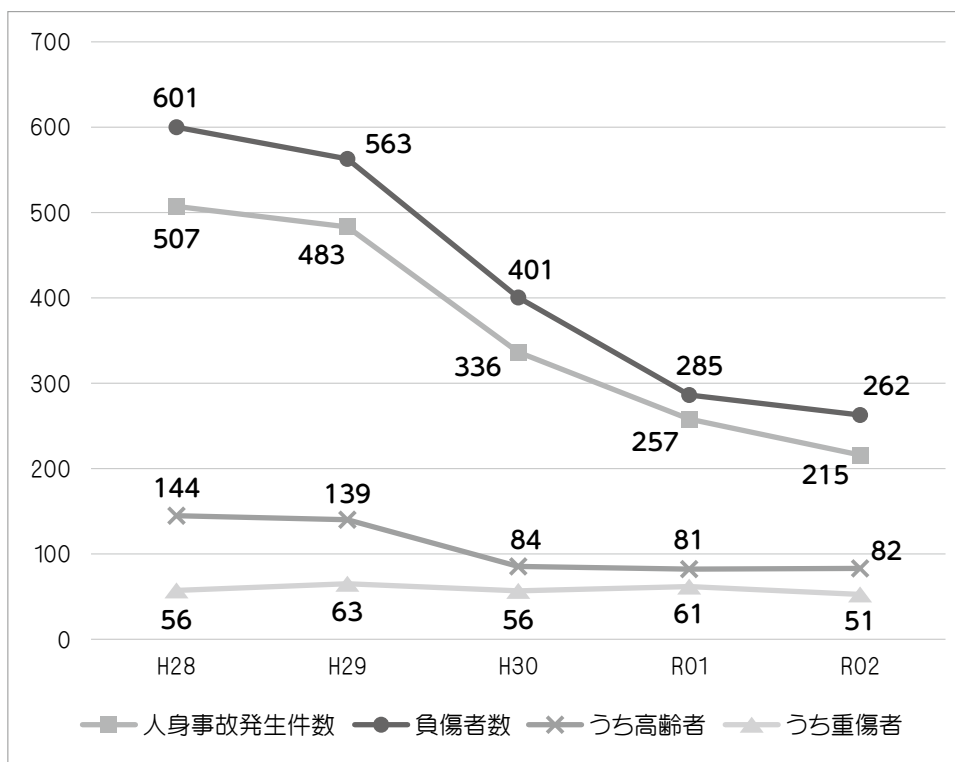
第10次計画の目標である「平成32年（2020年）までに年間交通事故死者数ゼロ」を達成することはできなかったものの、期間を通じて交通事故死者数は非常に低位で推移し、特に、令和2年（2020年）には3人と、昭和44年（1969年）の統計開始以来最少の数値を記録した。

もう1つの目標である「平成32年（2020年）までに年間人身事故発生件数400件以下」については、平成30年（2018年）に発生件数が336件となり、目標を2年前倒しで達成した。その後も、令和元年（2019年）は257件、令和2年（2020年）は215件と減少を続けており、負傷者数も同様に減少傾向にある。

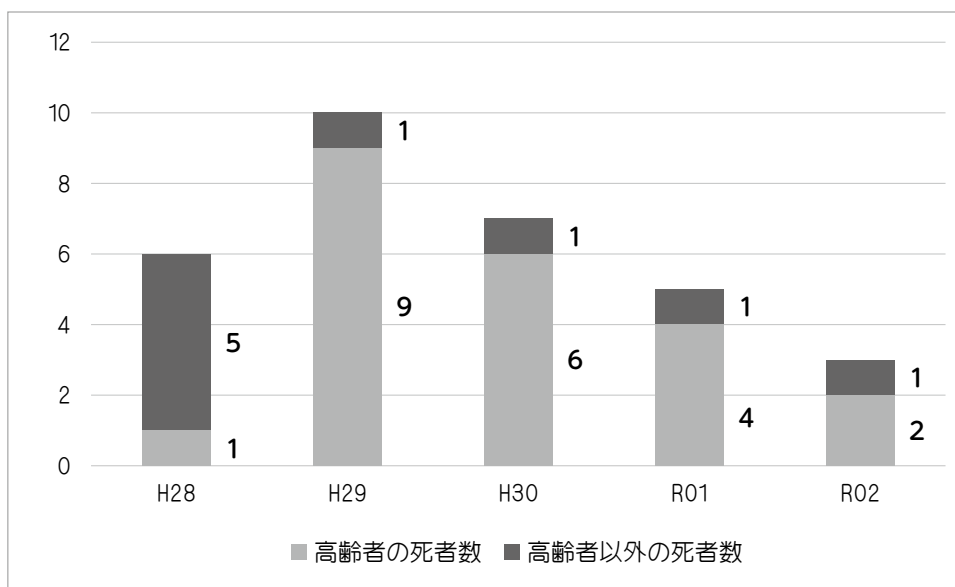
人身事故発生件数、死者数及び負傷者数の推移

	H28	H29	H30	R01	R02
人身事故発生件数	507	483	336	257	215
死者数	6	10	7	5	3
うち高齢者	1	9	6	4	2
負傷者数	601	563	401	285	262
うち高齢者	144	139	84	81	82
うち重傷者	56	63	56	61	51

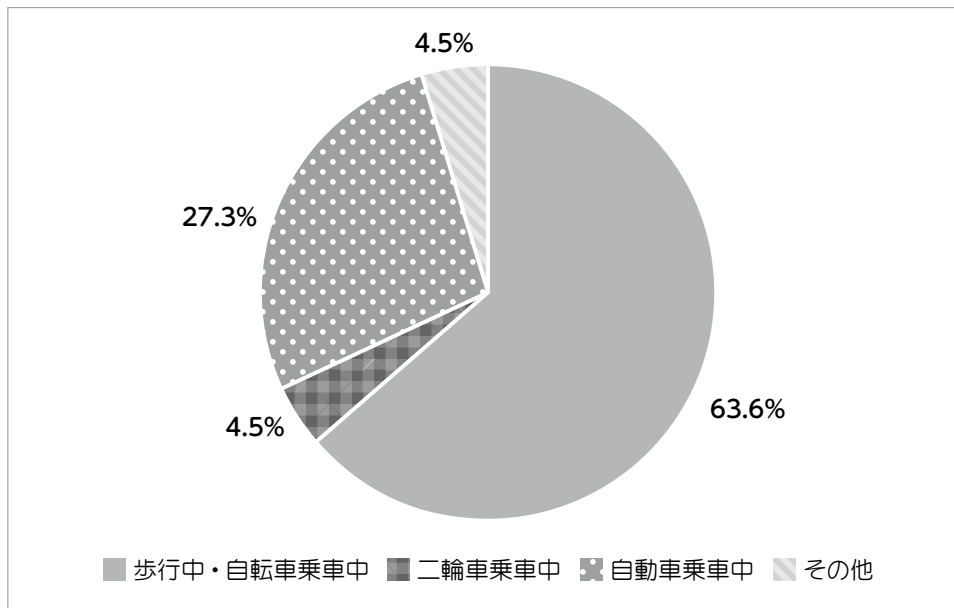
人身事故発生件数、負傷者数の推移



交通事故死者数の推移と高齢者の割合



高齢者死亡事故の状況別割合（過去５年間）



イ 特徴

（ア）被害状況の特徴

交通事故の死者に占める 65 歳以上の高齢者の割合が非常に大きいのが特徴である。現在、市内の高齢者の割合は約 35.6% であるが、過去 5 年の交通事故の死者に占める高齢者の割合は 71.0% である。

高齢者の死亡事故の内訳を見てみると、75 歳以上の高齢者が徒歩または自転車で道路を横断中に自動車等と衝突した事故が 63.6% を占めており、そのうちの約半数が 18 時から 21 時までの間に発生している。

人身事故発生件数、負傷者数については、どちらも減少傾向にあるものの、そのうちの高齢者の負傷者数はこの 3 年間横ばいとなっていることから、負傷者に占める高齢者の割合は相対的に増加している。また、重傷者数については、ほぼ横ばいとなっている。

（イ）発生場所の特徴

事故発生場所としては、国道が最も多く、全体の 44.7% を占めている。また、死亡事故の 66.7% が国道で発生している。

道路形状別の事故発生件数については、直路が最も多く、続いて交差点となっている。

路線別の事故発生件数（上段）／死亡事故発生件数（下段）

	H28	H29	H30	R01	R02
国道	230	215	144	120	95
	5	6	3	3	3
県道	98	111	70	63	49
	1	3	2	2	0
市道等	179	157	122	74	71
	0	1	2	0	0
合計	507	483	336	257	215
	6	10	7	5	3

道路形状別の事故発生件数

	H28	H29	H30	R01	R02
交差点	163	177	116	92	92
交差点付近	41	19	15	12	12
カーブ	25	20	23	9	6
直路	249	234	163	134	93
その他	29	33	19	10	12
合計	507	483	336	257	215

（２）踏切事故の現状と特徴

ア 現状

平成 28 年（2016 年）から令和 2 年（2020 年）までの 5 年間に岩国市内で 1 件の踏切事故が発生し、1 人が死亡している。

イ 特徴

平成 29 年（2017 年）に、遮断機のない踏切を自転車で横断中の高齢者が普通列車にはねられる死亡事故が発生している。

2 課 題

（１）道路交通安全対策

ア 高齢者と子供の安全確保

本市における近年の交通事故の状況を踏まえると、高齢者の死亡事故対策が最重要課題となる。特に、道路横断中の死亡事故が多いことから、道路横断時の危険性や夜間歩行時における反射材用品の有効性の周知といった、高齢者に対する交通安全教育を強力に推進することが求められる。また、全ての運転者

に対し、「横断歩道における歩行者優先」を含めた歩行者保護の徹底、制限速度の遵守、夜間運転時におけるハイビームへのこまめな切り替えといった、交通ルールを再確認する機会を設けることも重要である。

子供の交通事故については、発生件数、重大事故件数ともに減少傾向にあるが、少子化が進展する中、安心して子供を産み育てることができるまちを実現するためにも、引き続き、子供に対する交通安全対策が重要課題となる。これまで取り組んできた、通学時等における見守り活動や交通安全教育の推進、通学路等の歩道整備といった対策について、関係者等と協力しながら、より一層の推進を図っていくことが重要である。

イ 生活道路における安全確保

誰もが安心・安全に暮らせるまちを実現するためには、市民の生活に最も身近な道路である、生活道路の安全を確保することが重要である。生活道路は、未就学児や高齢者、障害者なども含めた全ての人が日常的に歩行する道路であることから、人優先の考えのもと、歩行者の安全を図る対策を推進していく必要がある。

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、道路横断中も安全を確認する等、自らの安全を守るための行動を促すような交通安全教育を推進し、運転者に対しては、「生活道路は人が優先」という意識を深く浸透させるための対策を推進していくことが重要である。自転車利用者については、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。

そのほか、それぞれの生活道路の事情等を十分に踏まえた上で、歩道の整備等による歩行空間の確保、自動車の速度抑制を図るための道路交通環境の整備、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ことが重要である。

これらの対策を推進していくためには、地域住民の主体的な参加と取組が不可欠であることから、関係機関・団体等と連携し、地域と一体となった取組を継続していくことが求められる。

(2) 踏切道における交通安全対策

踏切道にあっては、自転車の横断方法や高齢者等の歩行者対策など、それぞれの踏切の状況を踏まえ、鉄道管理者と連携して、効果的な対策を推進する必要がある。

第3章 計画の基本的な考え方

1 基本理念

「交通安全市いわくに」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 計画の策定上の考え方

市内における交通事故の発生件数が減少傾向にあることから、これまで実施してきた交通安全対策には、一定の効果があったものと考えられる。

その一方で、「誰もが安心・安全に暮らせるまち」の実現のためには、高齢者と子供の安全確保、生活道路における安全確保といった、より一層推進すべき課題も残っている。

このため、従来の交通安全対策を基本としつつ、社会情勢や交通情勢、技術の進展・普及といった変化に柔軟に対応した、実効性の高い施策を推進する必要がある。

このような観点から、「第2章 現状と課題」を踏まえた上で、「第4章 計画の内容」において、本市が推進する具体的な施策を定める。道路交通の安全については、5つの視点を重視し、5つの柱ごとに施策を定めることとする。

(1) 計画を策定する上での5つの視点

- 【第1の視点】高齢者、障害者及び子供の安全確保
- 【第2の視点】歩行者及び自転車利用者の安全確保
- 【第3の視点】生活道路における安全確保
- 【第4の視点】交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進
- 【第5の視点】地域ぐるみの交通安全対策の推進

(2) 施策の方向性を定める5つの柱

- 【第1の柱】交通安全思想の普及徹底
- 【第2の柱】道路交通環境の整備
- 【第3の柱】救助・救急活動の充実
- 【第4の柱】被害者支援の推進
- 【第5の柱】交通安全岩国市対策協議会と連携した取組

※交通安全岩国市対策協議会は、市内における交通事故の防止に関し、関係機関・団体等の緊密な連携を確保し、広く市民運動を展開することで、市民の交通安全の確保を図ることを目的とした組織です。岩国市長を会長として、市内の行政機関、教育関係機関、交通安全関係団体、商工関係団体、鉄道事業者、地域活動団体、報道機関などの42団体で構成されています。

第4章 計画の内容

1 道路交通の安全

誰もが安心・安全に暮らすことのできるまちの実現は、市民全ての願いである。市民全てが、人命尊重の考え方に立って相互理解と思いやりをもって行動する、共生の交通社会の形成を図ることが必要である。

そのためには、全ての市民が交通安全に留意するとともに、地域が主体となって交通安全対策に取り組み、行政・市民・関係機関・団体等がそれぞれ責任を持ちつつ役割分担しながらその連携を強化し、市民一人ひとりが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。

【第1の柱】交通安全思想の普及徹底

(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。

特に、交通安全岩国市対策協議会が幼稚園・保育所等で行う交通安全教室については、継続的に実施している強みを生かし、幼児の習熟度に応じた教室運営に努めるなど、幼児目線に立った実践的な教育を行う。また、絵本や紙芝居、動画等を作成することで、幼児にとって分かりやすい手段で効果的な教育を行えるよう工夫する。

そのほか、家庭においても幼児への適切な教育ができるよう保護者に対して機関紙を配布するとともに、参観日等の機会をとらえて交通安全講習を行う。

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、歩行者及び自転車の利用者として必要な技能と知識を習得させるとともに、道路及び交通の状況に応じて安全に道路を通行するために、道路交通における危険を予測し、これを回避して安全に通行する意識及び能力を高めることを目標と

する。

小学校においては、警察と連携した「交通安全教室」を実施する等、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、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。

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、学校の教育活動全体を通じて、歩行者としての心得、自転車の交通ルールに関する正しい理解、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。

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、二輪車の運転者や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、自転車安全点検や啓発品・チラシの配布等を通じて、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理解を深めるための教育を実施する。

オ 成人に対する交通安全教育の推進

運転者に対する交通安全教育は、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など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、関係機関・団体等と連携し、交通安全教育の推進を図る。中でも、歩行者保護の徹底、制限速度の遵守、ライトの早め点灯など、道路横断者の交通事故防止につながる、基本的かつ重要なルールについて、強く啓発を行っていく。

また、事業所等において、安全運転管理者、運行管理者等への研修等により、

自主的な安全運転管理を促すとともに、関係機関・団体等と連携し、事業所従業員への交通安全教育を実施する。

運転免許を持たない者に対しては、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。

岩国市老人クラブ連合会やその他関係機関・団体等と連携して、交通安全グラウンドゴルフ大会や交通安全教室等を開催するほか、社会教育活動や福祉活動、各種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し、夜間における交通事故を防止するための反射材用品の普及、活用の促進を図る。

また、本人のみならず、家族や施設関係者など周囲の人に対しても、高齢者の交通事故の特徴について積極的に周知を行うことで、高齢者に対する交通安全教育の実効性を高めることを目指す。

そのほか、高齢運転者の安全対策として、安全運転サポート車の普及促進を図るとともに、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を図る。

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、障害の内容や程度に応じたきめ細かな交通安全教育を実施する。

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、日本国内と国外における交通ルールやマナーの違いが交通事故の原因になることがあるため、その点にも留意した交通安全教育を推進する。具体的には、外国人向けの啓発品や教材を充実させ、国際交流事業等の様々な機会を捉えて啓発を行うなど、関係機関・団体等と連携し、効果的な交通安全教育に努める。中でも、米軍岩国基地と連携して行う安全運転講習会は、実技を伴う講習であることから非常に有効であり、引き続き、効果的な活用を図る。

(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、関係機関・団体等が交通安全教育に関する情報を共有し、資機材の貸与や講師の派遣、情報の提供など、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、効果的な教育手法の開発・導入に努める。

そのほか、新型コロナウイルス感染症のまん延等においても効果的に交通安全教育を推進できるよう、動画を活用した学習機会の提供、ホームページやSNS等の各種媒体の積極的活用など、対面によらない交通安全教育や広報啓発活動についても積極的に推進する。また、動画については、視聴対象者の年齢や、市内の交通事故発生状況に応じたものを提供できるよう、関係機関・団体等が連携し、開発・導入を図る。

(3) 普及啓発活動の推進

関係機関・団体等が連携し、市民総参加の運動として交通安全運動を推進し、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。

ア 横断歩行者の安全確保

信号機のない横断歩道における歩行者優先ルールの徹底が十分ではないことから、運転者に対して横断歩道手前での減速義務や横断歩道における歩行者優先義務を再認識させるため、交通安全教育等を推進する。

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といった、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。

また、道路横断時のみならず、スマートフォン等の操作や画面の注視等をしながらの歩行は、交通事故に巻き込まれるだけでなく、接触等により他人にも危害を及ぼす可能性がある、行ってはならない危険な行為であることについて、周知啓発を図る。

イ 自転車の安全利用の推進

自転車を利用する際の、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」の活用など、歩行者や他の車両への配慮等について普及啓発を図る。特に、歩道通行時のルールのほか、スマートフォン等の操作や画面の注視等を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、歩行者と衝突して加害者になる場合もあり、車両としての自覚・責任が求められることから、関係機関・団体等と連携して損害賠償保険等への加入について周知を図る。

ウ 自転車乗車時のヘルメットの着用促進

自転車乗車時の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、関係機関・団体等と連携し、幼児・児童のヘルメット着用の徹底を図るとともに、高齢者や中・高校生に対しても、ヘルメット着用の促進を図る。

エ 自動車利用時の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。

オ 自動車利用時の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、関係機関・団体等と連携し、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。

カ 反射材用品等の普及促進

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室や関係機関・団体等と連携した反射材の着用促進活動を実施し、反射材用品等の普及促進を図る。

とりわけ、毎月9日「反射材着用促進の日」は、集中的に実施する。

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等と連携して、「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、運転者に「飲酒をしない、させない」という規範意識の確立を図る。

ク 交通安全情報の提供の推進と効果的な広報の実施

交通事故等の実態や交通事故防止など、交通安全に関する情報提供を報道機関の協力を得て積極的に行う。また、市広報紙やホームページ、SNS等を活用し、広範囲かつ効果的な広報を実施する。

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、高齢者以外の人に対しても高齢者の行動特性への理解促進を図るため、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広報を実施する。

(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) 交通安全活動に関する会議の開催

関係機関・団体等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を図り、連携を強化する。

(エ) 「ライトきりかえ運動」の推進と早め点灯の普及啓発

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。

季節や気象の変化等に応じた自動車前照灯の早め点灯を促す。

(オ) 速度抑制運動の推進

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運動を推進する。

(カ) 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・団体等が連携して、「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。

(キ) 高齢者交通事故防止対策の推進

高齢化の進展に伴い、高齢者の関係する交通死亡事故が増加していることから、地域での「高齢者の交通事故防止運動」を促進し、高齢者交通安全教室等の高齢歩行者対策を推進するとともに、高齢者が交通事故に巻き込まれないように地域での見守りを行う等、様々な関係機関・団体等と連携して対策の推進

を図る。

また、ペダルの踏み間違いなどの運転操作ミス等に起因する高齢運転者による事故が発生していることや、運転者の高齢化が今後も加速していくことを踏まえ、高齢者が自ら運転をする場合の安全対策として、安全運転サポート車の普及促進を行う。

さらに、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を整備し、運転卒業証制度等の周知を図るとともに、高齢者生き行きサポート事業等の推進を図る。

(ク) ドライブレコーダーの普及促進

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の利用は、運転者の交通安全意識の向上や交通事故の抑止に有効であるとともに、そのデータの利用が交通事故の原因究明や新たな防止策の策定につながるなど、交通安全対策に非常に有益である。ドライブレコーダー等の利用促進を図るとともに、事業所等における積極的な活用について啓発する。

(ケ) 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着用について、関係機関・団体等と連携して啓発する。

(4) 民間団体等との協働の推進

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。

イ 交通ボランティアの養成・支援

地域で交通安全指導を行う岩国市高齢者交通安全指導員等の交通ボランティアの確保・養成を推進する。また、交通指導員等が組織する岩国ブロック交通指導員等連絡協議会の運営を支援する。

(5) 地域における交通安全活動への参加・協働の推進

交通事故のない暮らしやすいまちとするためには、地域の実情に応じた交通安全対策を推進するとともに、市民一人ひとりが交通安全に関心を持ち、主体的に行動することが重要である。このため、市民の参加・協働を積極的に進め、行政・市民・関係機関・団体等が一体となった交通安全活動を推進する。

具体的には、地域組織等が主体的に行う「ヒヤリ地図」の作成、交通安全点検などに、住民が積極的に参加できる環境づくりを行うとともに、必要に応じて、交通安全標識や幟旗等の提供を行う。

【第2の柱】道路交通環境の整備

（1）生活道路等における人優先の安心・安全な歩行空間の整備

生活道路等における交通安全対策は、地域住民の理解を得ながら、通学路や生活道路、市街地の幹線道路等に歩道を整備するなど、人の視点に立った交通安全対策を推進する。

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、関係機関・団体等と連携し、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。

また、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、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、交差点改良、ハンプ（自動車の速度を抑制するために道路を凸型に舗装したもの）や狭さく（車道部分を狭めたり、視覚的に狭く見せかけたりすることにより、車のスピードを抑制しようとするもの）の設置等による通過車両の抑制対策を実施する。

さらに、生活道路の安全性と利便性を確保するため、定期的な道路パトロールや関係機関、市民からの情報等を基に道路の危険箇所の早期発見に努めながら、適切な維持管理を行う。

イ 通学路等における交通安全の確保

通学路における交通安全の確保に向けた取組を着実にを行うために、岩国市通学路交通安全対策協議会を中心に関係機関・団体等が連携し、必要な対策を実施する。

具体的には、岩国市通学路交通安全プログラムに基づき、小中学校ごとに学校関係者、保護者、道路管理者、警察等が参加して、定期的な通学路の合同点検を行い、対策が必要な個所を把握するとともに、道路交通実態に応じ、歩道整備や防護柵設置のようなハード面、交通規制や交通安全教育のようなソフト面、両面において必要な対策を検討する。対策を実施する際は、関係機関・団体等と十分に連携して行うこととし、実施後、効果を把握するために児童生徒

や保護者の意見の集約、車両と歩行者の隔離状況の確認等を行い、その結果を踏まえて、対策内容の改善・充実を図る。

点検結果や対策内容については、ホームページ等で公表することで、幅広く情報を共有し、通学路の交通安全の確保に向けた取組についての理解・促進を図る。

また、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ついても、関係機関・団体等と連携して定期的な安全点検を実施し、必要な安全対策を講じる。

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、市民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推進する。

また、今後、利用者の増加が予想される車椅子や電動カートなどが、安全に通行できる構造への改修や視覚障害者のための誘導ブロック設置の歩道整備を行うとともに、歩道の新設や改築を行う場合は、バリアフリーの構造基準を満たすよう整備を行う。

エ 歩行者・自転車利用者の安全で快適な通行の確保

歩行者及び自転車利用者の安全で快適な通行を確保するため、交通事故の発生する危険性が高い区間について、歩道及び自転車通行空間の整備を推進する。

(2) 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、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。

ア 事故危険箇所対策の推進

公安委員会や道路管理者に対して、特に事故の発生割合の大きい幹線道路区間等における集中的な事故抑止対策や、道路状況に応じた、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の整備、交差点改良、中央帯の設置等を要請するなど、関係機関・団体等と連携して、対策を推進する。

イ 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、公安委員会や道路管理者に対し、速やかな当該箇所の道路交通環境等事故発生の要因調査と、事故要因に即した所要の対策を講ずるよう要請するなど、関係機関・団体等と連携して、当該事故と同様な事故の再発防止を図る。

ウ 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、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通行空間の整備等、道路の改築等による交通事故対策を推進する。また、交通混雑が著しい中心部、駅周辺等においては、地区周辺の幹線道路、交通広場等の総合的な整備を図る。

(3) 交通安全施設等の整備事業の推進

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、重点的、効果的かつ効率的に歩道や信号機の整備をはじめとした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

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、褪色、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、安心・安全な歩行空間の確保を図る。また、自転車利用環境の整備、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、公安委員会や道路管理者に対して、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、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いた、信号機の改良、交差点改良等の交通事故対策の実施を要請するなど、関係機関・団

体等と連携して、対策を推進する。

エ 交通円滑化対策の推進

交通安全に資するため、信号機や交差点の改良等を推進するほか、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。

オ 道路交通環境整備への市民参加の促進

市民や道路利用者の主体的な参加のもとに交通安全施設等の点検を行う交通安全総点検を積極的に推進するとともに、道路利用者等が日常から抱いている意見を積極的に収集し、道路交通環境の整備に反映する。

(4) 高齢者等の移動手段の確保・充実

岩国市地域公共交通網形成計画に基づき、地域内における公共交通事業者やその他関係者と連携しながら、公共交通サービスを整備していくことで、高齢者をはじめとする地域住民の移動手段の確保・充実を図る。

また、高齢者等優待乗車証交付事業、高齢者活き行きサポート事業といった高齢者の移動に対する助成制度も含め、高齢者の移動手段について周知を行う。

(5) 歩行空間のユニバーサルデザイン化の推進

高齢者や障害者等を含め全ての人が安全に安心して参加し活動できる社会を実現するため、駅、公共施設、福祉施設、病院等を結ぶ道路において、幅の広い歩道の整備や歩道の段差・勾配の改善、無電柱化、視覚障害者用誘導用ブロックの整備等による歩行空間のユニバーサルデザイン化を積極的に推進する。

(6) 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必要があることから、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。

イ 自転車等の駐輪対策の推進

駅周辺や商店街等における放置自転車等の解消を図るため、県、道路管理者、警察等と連携し、利用者ニーズにあった駐輪場の整備や利用促進、自転車等の整理・撤去等の放置自転車対策を図る。自転車等放置禁止区域においては、路

上サイン等の設置により周知を図り迷惑駐輪を防止する。

また、自転車駐輪の利用状況等に応じて、新たな放置禁止区域の設定や放置禁止区域の変更を検討する。

(7) 交通需要マネジメントの推進

岩国市地域公共交通網形成計画に基づき、公共交通サービスの整備を進め、公共交通機関の利用促進を図るとともに、過度なマイカー利用から公共交通機関の利用への転換を促すため、モビリティ・マネジメントを推進し、交通量の抑制による円滑な道路交通の実現を図る。

(8) 災害に備えた道路交通環境の整備

風水害、地震災害等の災害が発生した場合においても、安心・安全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、迂回路や避難路の整備を推進する。また、避難及び緊急物資の輸送に支障が生じないように、橋りょう等の耐震点検を実施し、補強等を推進する。

さらに、公安委員会と連携して、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信号機のＬＥＤ化の推進等により、災害に強い交通安全施設の整備を図る。

災害発生時の道路被災状況や道路交通情報については、インターネット、防災行政無線、市民メール等を活用し、迅速かつ的確に提供する。

(9) 駐車対策の推進

道路交通の安全と円滑化を図り、都市機能の維持及び増進に寄与するため、市民等の意見・要望等を十分に踏まえつつ、交通の状況や地域の特性に応じた駐車対策を推進する。

商業地域等については、適切な駐車台数の確保について指導を行い、路上駐車 の解消や交通の円滑化を図る。

(10) 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

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、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、占有物件等の維持管理の適正化について指導する。また、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。

イ 子供の遊び場等の確保

路上遊戯等による子供の交通事故防止のため、子供の安全な遊び場や良好な生活環境をつくることを目指し、都市公園等の整備を推進する。

ウ 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。

【第3の柱】救助・救急活動の充実

（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・拡充を図るとともに、交通事故による負傷者の救命や被害を最小限にとどめるため、救急医療機関、消防機関等と緊密に連携・協力し、救助・救急隊員の知識・技術等の向上を図るための教育訓練を積極的に推進する。

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、連絡体制の整備を行い、救護訓練を実施するほか、消防機関、医師会、災害派遣医療チーム（D M A T：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などの現場に急行する医療チーム）の連携による救助・救急体制の充実を図る。

ウ 救急救命士の養成・配置等の促進

救急現場及び搬送途上における応急処置の充実のため、ドクターヘリの活用促進を図るとともに、岩国地区消防組合において救急救命士を計画的に配置できるようにその養成を図る。

また、医師の指示又は指導・助言のもとに、救急救命士を含めた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。

エ 救助・救急用資器材の整備の推進

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、高度救命処置用資器材等の整備を推進する。

(2) 応急手当の普及啓発活動の推進

交通事故等の現場に居合わせた人による応急手当により、救命効果の向上が期待できることから、岩国地区消防組合、医療機関、日本赤十字社等の関係機関・団体等が行う講習会等への市民の参加促進を図るとともに、開催を支援し、A E D (自動体外式除細動器)の使用も含めた応急手当についての普及啓発を推進する。

(3) 救急医療体制の堅持

迅速かつ適切な救急医療を提供するため、初期・二次・三次救急医療機関の連携や救急医療体制の堅持に努めるとともに、救急医療の適切な受診対応などについて、市民への普及啓発を推進する。

【第4の柱】被害者支援の推進

(1) きめ細かな情報提供の推進

交通事故の被害者は、交通事故に関する知識・情報が乏しく、多大な肉体的・精神的・経済的打撃を受けている場合が多いことから、被害者の気持ちに寄り添った、分かりやすい情報提供が求められている。交通事故被害者のための冊子の配布や利用などを通じ、関係機関・団体等が連携し、相談窓口や救済制度等について、きめ細かな情報提供を行う。

(2) 損害賠償請求に関する援助活動の推進

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

(3) 交通事故被害者支援制度の周知

独立行政法人自動車事故対策機構や、公益財団法人交通遺児等育成基金などが行う交通事故被害者支援制度について、ホームページの積極的な活用等により周知を図る。

【第5の柱】交通安全岩国市対策協議会と連携した取組

(1) 交通安全岩国市対策協議会の取組

交通安全岩国市対策協議会を中心として、関係機関・団体等が連携することにより、交通安全運動期間の広報活動や交通安全イベント等を実施し、交通安全思想の普及・啓発に努め、交通事故防止を図る。

また、「岩国市交通死亡事故多発警報発令実施要領」に基づき、警報を発令し、市民への注意喚起を行うとともに、総合的かつ集中的な交通事故防止対策を推進する。

さらに、交通安全に関する諸問題について審議し、対策を講ずる。

(2) 交通指導員の育成・指導教材の充実

交通指導員の知識や指導技術、教材開発能力等の向上のため、警察や民間団体等が実施する研修に積極的に参加できるよう支援し、保育園、幼稚園等を中心に行う交通安全教室及び指導教材がより充実したものとなるよう努める。

2 踏切道の交通の安全

踏切事故件数ゼロという目標を達成するため、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しボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図るとともに、関係機関・団体等と連携を取りながら、踏切事故防止対策を総合的かつ積極的に推進する。

第5章 計画の目標指標

1 道路交通の安全

令和7年（2025年）までに年間交通事故死者数ゼロを目指す。

令和7年（2025年）までに年間交通事故重傷者数42人以下を目指す。

令和7年（2025年）までに年間人身事故発生件数180件以下を目指す。

「交通安全市いわくに」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実現することが目標である。

令和2年（2020年）の年間交通事故死者数は3人であり、「年間交通事故死者数ゼロ」という目標は、達成可能な現実的な目標になったといえる。第10次計画に引き続き、交通事故死者数についての目標値はゼロとする。

交通事故重傷者数については、国及び県は過去の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いる。この数値を参考に、令和元年（2019年）比で30%の減少を目指し、年間交通事故重傷者数42人以下を目標とする。

人身事故発生件数についても、重傷者数と同じく令和元年（2019年）比で30%の減少を目指し、180件以下を目標とする。

2 踏切道の交通の安全

踏切事故件数ゼロを目指す。

踏切道における交通の安全を図り、踏切事故件数ゼロを目指す。

第6章 計画の推進

1 推進体制

交通事故のない、誰もが安心・安全に暮らすことのできるまちを実現するために、行政・市民・関係機関・団体等がそれぞれ責任を持ちつつ役割分担しながら連携を強化し、交通安全対策を推進する。

2 各主体の役割

(1) 行政機関

市は、県や警察、道路管理者等の行政機関と連携し、計画事業を着実に推進するとともに、事業の実施に当たっては、交通安全岩国市対策協議会を中心とした関係機関・団体等とともに、総合的かつ一体的な交通安全対策を推進する。

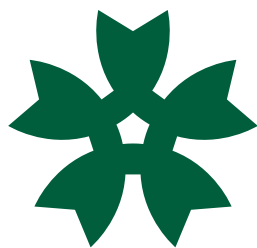
(2) 関係機関・団体等

関係機関・団体等は、それぞれの従業員や構成員等に対する交通安全教育を推進するなど、交通事故の防止に努める。

また、行政機関と連携し、相互に協力しながら、効果的な交通安全活動を推進する。

(3) 市民

市民一人ひとりが交通安全を自らの課題として認識し、「自分の身は自分で守る」、「自分たちの地域は自分たちで守る」という意識のもと、積極的に交通安全について考え、行動する。



第 11 次 岩 国 市
交 通 安 全 計 画