

第9次松江市交通安全計画

(平成23年度～平成27年度)

松江市交通安全対策会議

ま え が き

交通安全の確保が大きな社会問題となり、交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図るため、昭和45年6月、交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）が制定されました。これに基づき8次にわたり国の交通安全基本計画、並びに島根県交通安全計画が作成され、松江市においても昭和51年の第2次から松江市交通安全計画を作成し、市はもとより国、県、関係機関・団体等において、各般にわたる交通安全対策が実施された結果、陸上交通の安全対策は、着実に進展を続け、安全・安心なまちづくりのための大切な役割を果たし続けています。

本市の交通事故は、平成5年ころから増加傾向を示していましたが、平成13年をピークに、平成16年に死者数が1桁台になる等、件数、死者数、負傷者数ともに減少してきています。しかしながら、交通事故の実態から見ると、高齢者が被害者となる交通死亡事故の増加が顕著となる等憂慮される状況が見受けられます。

また、本市の陸上交通を取り巻く環境は、人口20万の県都としてより広域的な視点からの交通安全対策が必要となっており、それを加速させるように中国横断自動車道尾道松江線の開通や松江だんだん道路の開通とアクセス道路の整備等により、道路総交通量の増加と走行環境の変化が見込まれます。一方で、市民に身近な生活道路における交通事故防止対策の必要性が増しています。

このような状況から、交通安全対策は、従来にも増して、関係機関・団体及び市民一人ひとりが新しい視点で取り組まなければならない重要な課題となっており、引き続き人命尊重の理念のもとに、交通安全対策全般にわたる総合的かつ長期的な施策の大綱を定めこれに基づいて諸施策を一層強力に推進していかなければなりません。

この松江市交通安全計画は、交通安全対策基本法第26条の規定により、第9次島根県交通安全計画の基本理念に沿い、平成23年度から平成27年

度までの5年間に、松江市において講ずべき交通安全に関する施策の大綱を定めたものです。

この計画の実施にあたっては、交通の状況や地域の実態を十分に把握し、関係機関・団体と密接な連携を保ちながら推進するとともに、市民の理解と積極的な協力、支援のもとに実践していくことが求められます。

第9次松江市交通安全計画

目 次

計画の基本的な考え方	1
1 計画の基本理念	1
2 この計画における目標	3
(1) 道路交通の安全についての目標	3
(2) 踏切道における交通安全についての目標	3
第1章 道路交通の安全	5
第1節 道路交通事故のない社会を目指して	5
I 道路交通事故の現状	5
1 概況	5
2 過去10年間の交通死亡事故の特徴とその要因	6
II 道路交通を取り巻く状況の展望	7
第2節 道路交通の安全についての対策	7
I 今後の道路交通安全対策を考える視点	7
1 高齢者及び子どもの安全確保	7
2 歩行者及び自転車の安全確保	8
3 生活道路及び幹線道路における安全確保	8
II 道路交通安全対策	9
1 道路交通環境の整備	9
(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	9
(2) 幹線道路における交通安全対策の推進	11
(3) 交通安全施設等整備事業の推進	13
(4) 効果的な交通規制の実施	14
(5) 自転車利用環境の総合的整備	15
(6) 高度道路交通システムの活用	15
(7) 交通需要マネジメントの推進	16

(8) 災害に備えた道路交通環境の整備	17
(9) 総合的な駐車対策の推進	18
(10) 道路交通情報の充実	19
(11) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備	20
2 交通安全意識の普及徹底	21
(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	21
(2) 効果的な交通安全教育の推進	25
(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進	25
(4) 交通安全に関する民間団体等の主体的活動の推進	27
(5) 住民の参加・協働の推進	28
3 安全運転の確保	28
(1) 運転者教育等の充実	28
(2) 安全運転管理の推進	29
(3) 自動車運送事業者の安全対策の充実	29
(4) 交通労働災害の防止等	29
(5) 道路交通に関する情報の充実	30
4 車両の安全性の確保	31
(1) 自動車の点検整備の推進	31
(2) 不正改造車の排除	31
(3) 自転車の安全性の確保	31
5 道路交通秩序の維持	31
(1) 交通の指導取締りの強化等	32
(2) 暴走行為をさせないための環境づくり	32
6 救助・救急活動の充実	32
(1) 救助・救急体制の整備	32
(2) 救急医療体制の整備	33
(3) 緊急関係機関の協力関係の確保	34
7 交通事故被害者等に対する支援	34

(1) 交通事故相談業務の充実	34
(2) 損害賠償請求についての援助	34
(3) 交通事故被害者支援の充実	34
(4) 無保険（無共済）車両対策の徹底	34
8 研究開発及び調査研究の充実	35
(1) 道路交通の安全に関する研究開発の推進	35
(2) 道路交通事故の分析と活用	35
(3) 高齢者の交通事故防止に関する調査研究	35
第2章 踏切道における交通の安全	35
第1節 踏切事故ゼロを目指して	35
第2節 踏切道における交通安全についての対策	35
I 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点	35
II 踏切道における交通安全対策	36
1 踏切道の立体交差化、構造改良の促進	36
2 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施	36
3 踏切道の統廃合の促進	36
4 その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置	36
※ 参考資料	38

計画の基本的な考え方

1 計画の基本理念

交通安全施策を講ずるにあたっては、第9次島根県交通安全計画に基づき、人命尊重の理念を基本に、交通事故がもたらす大きな社会的・経済的損失と地域の安全・安心を揺るがす要因となることを考慮し、松江市総合計画に掲げる「安心して安全に生活できるまちをつくる」の基本構想を踏まえながら講ずる必要があります。

また、「水と緑、歴史と教育を大切にし伸びゆく国際文化観光都市・松江」を将来都市像として、より広域的な交通ネットワークの視点からの交通安全施策も新たな要素です。

道路交通では、自動車と比較して弱い立場にある歩行者、すべての交通について、高齢者、障がい者、子ども等、交通上弱い立場にある人々の安全を一層確保することが必要です。そのために「人優先」の交通安全思想の基本を再認識し、あらゆる施策を推進していかなければなりません。

このような観点から、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・分析や、交通安全対策に関する効果評価等も加味し、適切かつ効果的な施策を総合的に策定し、これを市民が主体的になりその理解と協力のもと、着実に推進することを基本として本計画を作成しました。

第一に、人間に係る安全対策については、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、「人優先」の交通安全意識の徹底、運転管理の改善、労働条件の適正化等を図ったり、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を図ります。

また、交通社会に参加する市民一人ひとりが交通安全について再認識することも大切であり、高齢者の運転免許自主返納等自動車運転免許の自己管理を含め、交通安全のための教育、普及啓発活動の充実を図ります。

一方的な情報提供や呼びかけにとどまらず、市民が自ら安全で安心な交通社会を構築し、さらにマナーアップによる、より快適な交通社会の実現まで視野に入れた姿勢が大切です。そのため、住民が身近な地域や団体において、交通安全に関する各種活動に気軽に参画するなど、具体的な行動が取り易い仕組みづくりも必要です。

第二に、交通機関が原因となる交通事故防止対策としては、人間はエラーを犯すものとの前提に、失敗から学び、それらのエラーが事故に結びつかないように、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、維持する必要があります。さらに、各交通機関の社会的機能や特性を考慮し、必要な点検・検査等を実施し得る体制の充実と日常的な実践が欠かせません。

第三に交通環境に係る安全対策としては、地域においては未だ、通勤・通学・通院・買物などの日常生活の不便さや、災害時の孤立化等の不安が存在することから、機能分担された道路網の整備、交通安全施設の整備、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、施設の老朽化対策などを図ります。

市内の交通死亡事故は、生活道路でもある国道9号、国道431号をはじめとする幹線道路で多発しているという特徴があります。この種の交通事故の減少を図るため、高速道路等の整備を促進し、道路機能の分化により交通量の効果的な分散と生活道路への通過交通の流入抑制を図るなど、道路交通網の機能分担による安全な体系的整備を進める必要があります。

これら3つの要素を結びつけ、より有効かつ適切な交通安全施策を講じるためには、情報の役割が一段と重要です。

交通安全の分野でも IT※ を用いて通行の安全性を高める交通情報の提供や交通管制の高度化などを一層推進する必要があります。

さらに、交通事故原因の総合的な調査分析、交通事故発生時にその被害を最小限に抑えるため、迅速な救助・救急活動、負傷者の治療、さらには被害者支援の各分野においても一層の充実を図ります。

また、交通の安全には、自動車交通量の抑制、沿道の土地利用や道路利用の在り方も視野に入れた取り組み、さらには、地震や津波等の自然災害に対する防災の観点からも適切な配慮を行うものとします。

2 この計画における目標

人命尊重の理念に基づき、究極的には「交通事故ゼロの松江市の実現」を目指し、第9次島根県交通安全計画で示された目標を踏まえ、本計画においては平成27年までに次の数値目標の達成に努めます。

(1) 道路交通の安全についての目標

ア 交通事故死者数 注：「死者数」とは、交通事故発生から24時間以内に死亡した人数をいう。

第9次島根県交通安全計画の考え方との整合性を図り、本計画においても、市民の理解と協力のもと、平成27年までには年間の交通事故死者数を6人以下とします。

イ 交通事故死傷者数

本計画における目標は、死者数の減少を最優先とするものの、交通安全の諸施策を総合的かつ強力に推進し、交通事故そのものの減少と死傷者数の減少にも積極的に取り組み、平成27年までに年間の死傷者数を500人以下とします。

ウ 高齢者交通事故死者数

最近の交通死亡事故の特徴として、高齢者が関与する事故の増加が挙げられ、高齢者の死亡する割合も高くなる傾向が続いていることから、きめ細やかな高齢者対策を最重点に推進することにより、平成27年までには年間の高齢者死者数を3人以下とします。

(2) 踏切道における交通安全についての目標

これまで、松江市内における踏切事故は数年に1件の割合で発生していますが、踏切事故は、一度発生すると多数の死傷者を伴う重大事故に発展する危険性があること、また、改良すべき踏切が今も残されている現状等

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、総合的な交通安全対策を推進することにより、踏切道における事故件数ゼロを目指します。

第1章 道路交通の安全

第1節 道路交通事故のない社会を目指して

I 道路交通事故の現状

1 概況

我が国の交通事故による死者数は、第8次交通安全基本計画期間中、順調に減少し、平成22年には4,863人となり、目標としていた5,500人以下を達成しました。

しかも、死傷者数と事故発生件数も、平成16年をピークに減少が続いており、平成22年中の死傷者数は901,071人、事故件数は938,828件となり目標死傷者数である100万人以下になりましたが、絶対数としては、依然として多くの事故が発生しています。

また、島根県においては、死者数は昭和44年に134人と最多を記録しましたが、昭和45年以降減少傾向に向かい、昭和56年には50人まで減少しました。

その後は増減を繰り返しながらも増加傾向となり、平成4年には83人と、第2のピークを迎えました。以降、死者数は70人台の高止まりの状態でも推移していましたが、平成16年には死者数が47人となり、第7次交通安全計画の目標であった60人以下を初めて達成しました。第8次交通安全計画の初年度となる平成18年には46人となり、以降5年連続して50人以下を達成しました。特に、平成21年は33人、続く平成22年には31人となり、2年連続して交通事故死者数が全国最少となりました。

さらに、死傷者数と事故発生件数は、過去10年では平成13年をピークに減少傾向を示し、平成22年中の死傷者数は2,292人、事故件数は1,977件までに減少し、この10年間で死傷者数、発生件数ともに約4割減少しました。

ところで、松江市においては、交通安全計画を作成することとした昭和46年以降の死亡事故は昭和49年の26人をピークとして、昭和50年以降やや減少し、近年は下げ止まりの状態でも推移しています。

第8次交通安全計画期間中の年平均の交通事故発生状況を見ると

- 発生件数 752 件 (第7次交通安全計画期間中との対比 -332 件)
 - 死者数 10 人 (第7次交通安全計画期間中との対比 -2 人)
 - 死傷者数 842 人 (第7次交通安全計画期間中との対比 -377 人)
- であり、事故発生件数、死者数、死傷者数ともに減少傾向を示しています。

2 過去10年間の交通死亡事故の特徴とその要因

過去10年間に市内において100件(死者107人)の交通死亡事故が発生しましたが、その特徴と主な要因として、次に掲げるようなことが考えられます。

【特徴】

- **国道における死者が多い。**

交通死亡事故100件中、55件(55%)が国道で発生し、死者も60人と全死者数の半数以上(56%)を占めている。

- **高齢者の死者が多くなってきている。**

高齢者の交通事故死者数は、第7次交通安全計画期間中は33.9%だったが、第8次交通安全計画期間中は56.3%に増加し、平成22年中は交通事故死者数12人中10人までを高齢者が占めている。

- **対向車線はみ出し、路外逸脱による死者が多い。**

対向車線はみ出しによる対向車との衝突事故が22件(29名)発生し、路外逸脱による死亡事故も19件(19名)あり、自分の車線からはみ出して発生した事故が全体の約半数を占めている。

【要因】

この交通死亡事故の特徴に対応する主な要因としては、次のようなことが考えられ、このことが年間死者数の減少しない要因とも考えられます。

- **国道が幹線道路であると同時に生活道路としての機能を持っていること。**
- **高齢化の進展により死亡事故の当事者となる高齢者や高齢運転者が増加していること。**
- **道路の形状が、幅員が狭い、カーブが多い等の悪条件を有している上に運転者の安全意識が低いこと。**

- 市民の生活時間の变化や経済活動の 24 時間化等に伴い増加した夜間交通量が、近年においても増加傾向で推移していること。

II 道路交通を取り巻く状況の展望

市内の道路交通を取り巻く今後の状況を展望すると、運転免許保有者数は、微増から横ばいの状況で、車両保有台数は緩やかな減少傾向が続くものと見込まれます。

また、中国横断自動車道尾道松江線、松江だんだん道路の開通などによる道路交通量の増加や交通流の変化も見込まれます。

一方、高齢者人口の増加や高齢者の運転免許保有者の伸び率は高く、高齢者が交通事故の当事者となる比率が高いことを考慮すると総合的な高齢者対策が一層重要となります。

第 2 節 道路交通の安全についての対策

I 今後の道路交通安全対策を考える視点

1 高齢者及び子どもの安全確保

本市においては、全体の交通事故に対する高齢者の関与する交通事故の占める割合が年々増加しており、高齢者が安全にかつ安心して移動できるような交通社会の形成が必要です。

そのためには、高齢者が日常的に歩行及び自転車等を交通手段とする場合と広域移動のために自動車を運転する場合など、高齢者の交通実態に応じたきめ細やかな交通安全対策が必要です。

また、高齢者が身体機能の変化にかかわらず社会参加できるよう道路交通環境のバリアフリー化の促進も重要です。

さらに、高齢者の交通安全対策を図るためには、歩行中、自転車利用中に交通事故で亡くなった高齢者の約 8 割近くが、自宅から 500 m 以内で被害に遭っているという分析結果（平成 22 年県警交通部分析結果）が示すように、高齢者の事故が居住地の近くで発生することが多いことから、身近な地域における生活に密着した交通安全活動を推進することや、高齢者が日常的に利用する機会が多い医療機関や福祉施設等と連携して交通安全活動を実施

する必要があります。

また、少子化の進展の中で、安心して子どもを生み、育てることができる社会の実現には、日常的に子どもを交通事故から守る交通安全対策が求められます。

このため、幼児からの心身の発達段階に応じた交通安全教育の推進や通学路等において歩道等の歩行空間の整備等を推進する必要があります。

2 歩行者及び自転車の安全確保

本市では、この10年間における交通事故死者数に占める歩行者の割合は35.5%を占め、そのうち高齢歩行者は約62%を示しています。

また、第8次交通安全計画期間中の交通事故死者数の54.2%は、歩行者、自転車利用者が占める結果となり、交通事故死に関与する歩行者、自転車利用者が増加することが危惧されます。

自転車は自動車と衝突すれば被害に遭う反面、歩行者と衝突した場合には加害者となるため、立場上両面からの安全対策が必要です。

自転車利用者については、自転車の交通ルールに関する理解が不十分なこともあり、ルールやマナーに違反する行動が多いことから、交通安全教育等の充実を図る必要があります。

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確保が必要不可欠であり、特に、高齢者や、子どもにとって日常的に利用する身近な道路の安全性を高めることが求められています。

このような情勢を踏まえ、人優先の考えのもと、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を確保するなど、歩行者の安全確保対策を推進していく必要があります。

3 生活道路及び幹線道路における安全確保

生活道路の安全対策については、高齢者及び子ども、歩行者並びに自転車利用者が生活道路において交通事故に遭っている場合が多いにもかかわらず、そうした観点からの総合的な対策が十分になされていませんでした。

生活道路においての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、安全な走行の普及等の対策を講じるとともに、幹線道路における交通安全対策等総合的な対策を進める必要があります。

このためには、市民の主体的な参加と取り組みが不可欠であり、対策の検討や関係機関と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です。

この10年間における本市の交通死亡事故は、国道9号、国道431号をはじめとする幹線道路で多発しており、全交通死亡事故の51.4%を占めていますが、これは幹線道路が生活道路でもあるという実情があります。

生活道路対策とともに、依然として交通事故死者が多発する幹線道路における対策について、集中的に対策を講じるべき事故発生の高危険性が高い特定区間を指定し、市民への注意喚起や事故要因に即した効果の高い対策を実施し、対策完了後の効果を評価し、評価結果を次の新たな対策に反映するといった「事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）」に取り組むなど、交通安全対策を展開する必要があります。

II 道路交通安全対策

1 道路交通環境の整備

- 交通事故は、道路交通環境が大きく影響していると考えられます。特に、幹線道路の整備を促進し、通過車両の分散による交通安全対策や交通事故多発地点の総点検などによる道路交通環境の整備を図る必要があります。
- 信号機や道路標識などの交通安全施設の整備は、交通事故防止に直結する環境整備であり、効果的に交通事故を削減していく観点から、交通状況や交通事故の発生状況を踏まえ、重点的に整備する必要があります。
- 高齢化が進展する中、高齢者が利用しやすい信号機、道路標識の大型化等の交通安全施設の整備など、高齢者の交通モードに配慮した施策を推進する必要があります。

(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あ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ない状況にあります。

このため、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において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ります。

ア 生活道路における交通安全対策の推進

本市においては、次の3地区

松江市殿町地区	1.02 km
松江市学園地区	0.80 km
松江市松江駅周辺地区	1.06 km

が、「あんしん歩行エリア※」の指定を受けており、歩道の整備、路側帯の設置・拡幅・カラー舗装、最高速度規制30km/hの実施、信号灯器のLED化※、道路標識・標示の高輝度化等を推進するとともに、「高齢者、障がい者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」に基づき、歩行空間のバリアフリー化、音響式信号機やバリアフリー対応型信号機※の整備、歩車分離式信号機※の導入などにより、歩行者や自転車利用者の安全な通行の確保を図ります。

また、「あんしん歩行エリア」以外の生活道路においても、歩道を整備するとともに、ゾーン30対策※を推進し、自動車の速度抑制、道路の形状や交差点が存在することの運転者への明示、歩行者・自動車の通行区分を明示する等、安全で安心な道路空間を創出します。

イ 通学路等の歩道整備等の推進

幼児や児童の通園、通学の安全を確保するため、島根県の関係機関（以下「県」という。）と連携し、通学路等の歩道整備を積極的に推進するとともに、路側帯のカラー舗装、押しボタン式信号機歩行者用灯器の整備、横断歩道の拡充等を図ります。

ウ 高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備

高齢者や障がい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、病院等の周辺を中心に平坦性が確保された幅の広い歩道の整備、歩道の段差・傾斜・勾配の改善、障がい者用駐車枠等の整備について関係機関と連携し積極的に推進します。

このほか、高齢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を推進します。さらに、視覚障がい者誘導用ブロック、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等の対策を推進します。

エ 無電柱化の推進

「無電柱化に係るガイドライン」に沿って、良好な景観・住環境の形成、災害の防止、歴史的街並みの保全、観光振興、地域文化の振興等に資する道路において、地域に応じた手法も活用しながら、安全で快適な通行空間の確保のために無電柱化を推進します。

(2) 幹線道路における交通安全対策の推進

幹線道路の道路整備事業については、交通事故対策への投資効果を最大限図るため、「成果をあげるマネジメント」を導入し、「事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）」に新たに取り組み、交通事故防止対策を推進します。また、基本的な交通の安全を確保するため、高速道路等から居住地域内道路に至るネットワークを構築し、適切に道路機能が分担されるよう道路整備を推進します。

ア 事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）の推進

事故ゼロプランとは、交通事故が多発している区間、近年重大事故が発生した区間等、危険な箇所を交通事故データや地域の声を基に「事故危険区間」として選定し、道路利用者にも交通事故が起こりやすい危険な箇所との認識を持たせるとともに、計画的に交通安全施策に取り組むものです。

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「事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）」を推進します。

イ 事故危険箇所対策の推進

死傷事故率が高く、又は死傷事故が多発している交差点・単路を指定した「交通事故危険箇所※」について、公安委員会と連携して集中的な交通事故抑止対策を推進します。

これらの危険箇所においては、信号機の改良・信号灯器のLED化、道路標識の高度化、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、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します。

【交通事故危険箇所】

(路線名) (位置・交差点)

一般国道9号 松江市宍道町西来待28～松江市宍道町西来待77-1

松江市東津田町 1097-9～松江市東津田町 1132-1

松江市東出雲町揖屋 1182-2 (五反田交差点)

松江市嫁島町 1 (嫁島交差点)

ウ 適切に機能分担された道路網の整備

(ア) 高速道路等から居住地域内の道路に至るネットワークを体系的に整備するとともに、歩道の整備を推進し、歩行者、自転車、自動車等の異種交通の分離を図ります。

一般道路に比較して、死傷事故率が低い高速道路の整備を促進し、より多くの交通量を分担させることにより道路ネットワーク全体の安全性を向上させます。

(イ) バイパス及び環状道路等の整備を推進し、通過交通の排除と交通の効果的な分散により、都市部における道路の著しい混雑、交通事故の防止を図ります。

(ウ) 幹線道路に囲まれた居住地域内や歩行者等の通行が多い商業地域等においては、通過交通をできる限り幹線道路に振り向けるなどにより、生活環境を向上させるために、コミュニティ道路等の整備を促進します。

(エ) 道路混雑の解消等円滑な交通流を確保するため、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を推進します。

エ 高速道路における交通事故防止対策の推進

中国横断自動車道尾道松江線の開通等を控え、高速道路における安全な運転技能や正しい利用方法を身に付けるため、松江市交通安全地区教育指導員等による交通安全教室において、「高速道路での安全運転」を取り入れる等高速道路における交通事故防止対策を推進します。

オ 改築による道路交通環境の整備

交通事故を防止し、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事業を推進します。

(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、歩道等の新設や拡幅、交通事故多発地点等における歩道の整備や歩行者や車両と分離する自転車道の設置等、道路の改築事業を推進します。

(イ) 交差点のコンパクト化、立体交差化等の推進、沿道からのアクセスを考慮した副道等の整備、路上駐停車対策等を推進します。

(ウ) 商業系地区等における安全で快適な通行空間を確保するため、幅の広い歩道、自転車道、コミュニティ道路、歩車共存道路※の整備や車両の通行制限等を推進します。

(エ) 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、歴史的地区への誘導路、地区内の生活道路、歴史的みちすじ等の整備を体系的に推進します。

カ 交通安全施設等の高度化

(ア) 交通事故に効果的な場所への信号機の設置、及び既存の信号機についての集中制御化、系統化、速度感応化、多現示化、右折感応化等の高度化を推進します。

(イ) 道路の構造、交通の状況等に応じて、交通の安全を確保するため、道路標識の高輝度化等の交通安全施設の整備を推進するほか、キロポスト（地点標）整備、道路照明・視線誘導標等の設置による夜間事故防止対策を推進します。

(3) 交通安全施設等整備事業の推進

特に交通安全を確保する必要がある道路について、平成20年度から24年度までを計画期間とする社会資本整備重点計画※(平成21年3月31日閣議決定)に基づき、交通安全施設等整備事業を推進します。

ア 歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進

「人優先」の視点に立ち、生活道路における歩行者・自転車利用者の安全を確保するため、地域住民等の意見を反映しつつ、通過交通の進入抑制や速度抑制、幹線道路における交通流の円滑化を図ります。

また、交通バリアフリー法※に基づき、重点整備地区内の主要な生活関連経路を構成する道路において、音響式信号機の整備、歩車分離式信号機の運用や道路標識・道路標示の高輝度化を推進します。

イ 幹線道路対策の推進

幹線道路の機能維持・向上のため、信号機の制御設定の計画的な見直し等を推進するとともに、信号機の集中制御化、系統化、感応化等の高度化を推進します。また、交通事故が特定の区間に集中して発生する幹線道路の事故危険箇所において、事故原因の検証に基づき、交通信号機の高度化、交差点改良等総合的な対策を実施します。

ウ 交通円滑化対策の推進

交通安全に資するため、信号機の高度化、交差点の立体化、分かりやすい案内標識の設置、夜間の交通量に応じた必要な箇所の高輝度標識の設置を推進するほか、不法占用物件の排除、道路の掘り返しの抑制等道路使用の適正化や駐車対策を実施することにより、交通容量の拡大を図るとともに、併せて自動車からの二酸化炭素排出の抑制を推進します。

エ IT化の推進による安全で快適な道路交通環境の実現

信号機の高度化等により、死傷事故の抑止、渋滞の緩和等を図ります。また、交通管制センターシステムの高度化更新を推進するとともに、光ビーコン（光学式車両感知器）※の整備拡充、新交通管理システム（UTMS）※の整備推進により、情報収集・提供環境を拡充し、道路交通情報提供の充実化の推進を図ります。

オ 道路交通環境整備への住民参加の促進

交通の安全は、住民の安全意識に支えられることから、安全で良好なコミュニティの形成を図るために、交通安全対策に関して住民が計画段階から参加できる仕組みづくり、行政と住民の連携を推進するとともに、安全な道路環境整備に係る事業の進捗状況、効果等を積極的に公表します。

（４） 効果的な交通規制の実施

それぞれの道路について既存の交通規制を見直すなど、規制内容をより合理的なものにするよう努め、道路における危険を防止し交通の安全と円滑化を図ります。

ア 地域の特性に応じた交通規制

幹線道路では交通流を整序化するための交通規制を、また、生活道路では通過交通を抑制するための交通規制を実施するほか、歩行者及び自転車利用者の安全を確保するための交通規制を強化します。

イ 安全で機能的な都市交通確保のための交通規制

都市部における交通規制を計画的に推進し、交通流・量の適正な誘導・配分を図ります。

ウ より合理的な交通規制

当該交通規制が、現場の交通実態に適合しなくなると認められる場合には、交通規制の変更、解除を含めた見直しを行い、適切な道路交通環境の整備を図ります。特に最高速度規制、駐車規制、信号制御に関し

ては重点的に点検・見直しを行います。

(5) 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創出

クリーンかつエネルギー効率の高い持続可能な交通体系の実現に向け、自転車の役割と位置づけを明確にし、自動車から自転車への転換を促進します。

松江市は、国・県から自転車利用環境の総合的整備モデル地区として、松江・橋南地区が指定を受けており、引続き各種施策・環境整備を推進します。

安全で快適な自転車利用環境を創出するため、既設の道路はもとより、道路の新設又は改築時を捉えた自転車道や自転車専用通行帯の設置、歩道上における路面標示等により歩行者と自転車の分離を促し、自転車走行空間ネットワークの整備を推進します。

さらに、自転車を共同利用できるコミュニティサイクル※等の自転車利用促進策やルールとマナーの啓発活動等の安全施策を積極的に推進します。

イ 自転車等の駐車対策の推進

自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律（昭和 55 年法律第 87 号）に基づき、自転車等の駐車対策を総合的に推進します。

ウ 大規模自転車道の整備

地域のニーズを踏まえ、既存施設を有効に利用し、交通の安全を確保し、余暇活動の増大に対応した歴史や自然に親しめる大規模自転車道の整備を推進します。

(6) 高度道路交通システムの活用

最先端の I T 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、渋滞の緩和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（I T S）※を引き続き推進します。

ア 道路交通情報通信システム（V I C S）※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通信システ

ム（VICS）の整備・拡充を推進するとともに、情報提供の充実及び対応車載機の普及を図ります。

イ 新交通管理システムの推進

高度化された交通管制センターシステムを中心に、個々の車両等との双方向通信が可能な光ビーコン（光学式車両感知器）を媒体に、高度な交通情報提供、公共車両の優先通行、安全運転の支援、歩行者の安全確保、自動車からの二酸化炭素排出の抑制等交通流・量の総合的な管理の推進を図ります。

そのために交通の安全と快適性を目指す新交通管理システム（UTMS）の基本構想のもと、システムの充実及び光ビーコン（光学式車両感知器）の拡充整備等を推進します。

ウ 交通事故防止のための運転支援システムの推進

交通管制システムのインフラ等を利用して、運転者に対して周辺の交通状況をリアルタイムに情報提供することにより、交通事故の防止を図る安全運転支援システム（DSSS）※の整備を推進します。

エ スマートウェイ※の推進

ETCの通信技術をベースとしたITSスポット※の活用によるスマートウェイの推進を官民一体となって展開していきます。

ITSスポットの活用により、ETCに加え、所要時間情報、事前の注意喚起等を与える安全運転支援のための情報提供等サービスを実現していきます。

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高度道路交通システム技術を活用した、公共車両優先システム（PTPS）※等の整備を推進し、公共交通機関の利用促進や物流の効率化を進めます。

(7) 交通需要マネジメント（TDM）※の推進

交通渋滞を緩和し、道路交通の円滑化を図るため、交通管制の高度化等に加え、パークアンドライド※の推進等により、輸送効率の向上や交通量の時間的・空間的平準化を図る交通需要マネジメント（TDM）を推進します。

交通需要マネジメント（TDM）の推進は交通の円滑化による燃費の改

善や交通量の平準化により、二酸化炭素や窒素酸化物等の削減につながり、地球温暖化防止や環境負担の低減に大きな効果があります。

ア 公共交通機関利用の促進

バス利用者の利便性を向上させ公共交通機関の利用促進を図るため、道路交通状況を精査し、必要に応じて車線数や拡幅状況を勘案しながらバス優先・専用レーンの設定、バス感应式信号機や公共車両優先システム（PTPS）等の整備を推進します。

また、市民、企業、交通事業者、行政が協力して、公共交通の利用促進の受け皿となるネットワークの構築を図るとともに、市民への公共交通に転換を働きかける情報提供や意識啓発を各地区や団体、企業等を通して展開していきます。

イ 自動車利用の効率化

県全体で取り組んでいるノーマイカーデー等の推進を通じて、通勤時の自動車利用から過度の自動車利用の抑制を推進し、交通事故発生の軽減を図っていきます。

乗用車の平均乗車人数の増加及び貨物自動車の積載率の向上による率的な自動車利用を推進するため、県と連携して自動車相乗りの促進、共同配送システムの構築等による人の輸送や物流の効率化の促進を図ります。

ウ 交通需要の平準化

交通渋滞の緩和のため、時差通勤・通学及びフレックスタイム制等の普及促進や道路交通情報提供の充実等による交通需要の平準化を図ります。

(8) 災害に備えた道路交通環境の整備

災害に備えた道路や災害に強い交通安全施設の整備を推進するとともに、災害発生時における交通規制の的確な実施や情報提供等の充実を図ります。

ア 災害に備えた道路の整備

災害が発生した場合においても安全で安心な生活を支える道路交通の確保を図ります。

大規模地震の発生時の被災地への救援活動や緊急物資輸送に不可欠な緊急輸送路の確保など、応急活動等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の推進を図ります。

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や災害の恐れのある区間を回避・代替する道路の整備を推進します。

津波に対しては、津波による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、迅速な避難を行うための避難路の整備及び津波被害発生時に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幹線道路等の整備を推進します。

また、地震・津波等の災害発生時に、避難場所となりうる「道の駅」について防災拠点としての活用について管理者と連携をとり推進します。

イ 災害に強い交通安全施設等の整備

地震等の災害が発生した場合においても、安全な道路交通を確保するため交通管制センターの高度化と機能の分散化、交通監視カメラ、各種車両感知器、交通情報板等の交通安全施設の高度化整備を推進するとともに、災害発生時の停電や計画停電に起因する信号機の機能停止による混乱を防止するため、予備電源として自動起動型信号機※電源付加装置の整備と適切な維持管理を推進します。

ウ 災害発生時における交通規制

災害発生時は、災害対策基本法（昭和36年法律第223号）による交通規制を根拠として、緊急交通路を確保して混乱を最小限に抑えるため、信号制御による被災地への車両の流入抑制、災害の状況や交通規制等に関する迅速な情報提供等ができるよう関係機関と連携をとり実施します。

(9) 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します。

ア 秩序ある駐車場の推進

道路環境、交通実態、駐車需要等の変化に伴い、より良好な駐車秩序を確立するため、時間、曜日、季節等による交通流・量の変化等の時間的視点と、道路の区間ごとの交通環境や道路構造の特性等の場所的視点の両面から、個々の時間及び場所に応じたきめ細やかな駐車規制を推進

します。

イ 違法駐車対策の推進

悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点を指向し、地域の実態に応じた取締りを推進します。また、放置車両確認事務の民間委託実施地域においては、道路環境や交通環境の変化に対応した適正な取締りを実施するため、駐車監視員活動ガイドラインの見直し等適切に対応します。

さらに、違法駐車排除及び自動車保管場所の確保に関し、積極的な広報啓発活動を行うとともに、関係機関・団体との密接な連携を図り、地域安全推進員、松江市交通指導員の日常的な活動等により、地域住民の理解と協力を得ながら違法駐車締め出し気運の醸成・高揚を図ります。

ウ 駐車場等の整備

自動車交通が混雑する地区等において、駐車場整備地区の指定を行っており、当該地区において計画的、総合的な駐車対策を行います。

また、既存の駐車場の有効利用の推進や郊外部からの過剰な自動車流入を抑止して、市街地の交通混雑を回避する、パークアンドライドの普及のための駐車場等の環境整備を推進します。

エ 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場需要への対応が十分ではない場所を中心に、地域の駐車管理構想を見直し、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り組みの促進、路外駐車場や路上荷さばきスペースの整備、違法駐車取締り、積極的な広報・啓発活動等により、地域の駐車環境を総合的に整備して、ハード・ソフト一体となった駐車対策を推進します。

(10) 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や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市民のニーズに対応し、適時・適切な情報を提供するため、IT等を活用して道路交通情報の充実を図る必要があります。

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こたえて必要な道路交通情報を提供

することにより、安全かつ円滑な道路交通を確保するため、光ファイバーネットワーク等の新たな情報技術を活用しつつ、監視カメラ、路側通信システム、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、全国の交通規制情報のデータベース化を推進します。

イ 道路交通情報の高度化

運転者に渋滞状況等の道路交通情報を提供する道路交通情報通信システム（VICS）やITSスポットの整備・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について働きかけます。

さらに、運転者に対して、周辺の交通状況の情報を提供することにより注意を促す安全運転支援システムを推進します。

(11) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

安全な道路交通環境の実現に当たっては、道路を円滑・快適に利用できることが必要です。このため、県と連携して、道路の使用及び占用の適正化等によって、道路交通の円滑化を進めるほか、休憩場所の提供や分かりやすい道路標識等の整備、冬期の積雪・路面凍結対策などの地域に応じた安全の確保を図ります。

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します。

(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、市街地を重点として、実態を把握し、強力な指導によりその排除に努めます。

(ウ) 道路の掘り返しの抑制等

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交通事故・渋滞を防止するため、施工時期や施工方法を調整します。

イ 休憩施設等の整備促進

過労運転に伴う交通事故防止や近年の高齢運転者等の増加に対応して都市間の一般道路において追越しのための付加車線や休憩施設等の整備を積極的に推進します。

ウ 地域に応じた安全の確保

交通の安全は、地域に根ざした課題であることから、地域の人々のニーズや道路の利用実態、交通流の実態等を把握し、その特性に応じた道路交通環境の整備を行います。

また、冬期の安全な道路交通を確保するため、冬期積雪・凍結路面对策として適時適切な除雪や凍結防止剤散布の実施、交差点等における消融雪施設等の整備を推進するとともに、気象、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します。

2 交通安全意識の普及徹底

- 交通安全の推進には、市民が交通事故防止を自らの課題として認識することが必要であることから、幼児から高齢者に至るまでの各世代において、段階的かつ体系的な交通安全教育を推進する必要があります。
- 交通の安全は、市民一人ひとりの安全意識と安全行動により支えられることから、交通安全対策連絡協議会をはじめ、交通安全推進機関・団体等が相互に連携して交通安全推進活動の強化を図る必要があります。
- 高齢化が進展する中で、高齢者が関わる交通死亡事故の占める割合は年々増加しています。高齢者自身の交通安全意識の向上を図るとともに、高齢者の特性を知り、高齢者に配慮する意識の啓発を強化する必要があります。

(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

幼児から高齢者まで、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、特に、高齢化が進展する中で、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を保護し、高齢者に配慮する意識を高めるための啓発指導を強化します。

ア 幼児に対する交通安全教育の推進

目標：心身の発達段階や地域の実情に応じて、基本的な交通ルールを遵守し、交通マナーを実践する態度を習得させるとともに、日常生活にお

いて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。

- 幼稚園・保育所においては、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います。
- 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指導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ます。
- 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します。

イ 小学生に対する交通安全教育の推進

目標：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。

- 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、道徳、総合的な学習の時間、特別活動など学校の教育活動全体を通じて、歩行者としての心得、自転車の安全な利用、乗り物の安全な利用、危険の予測と回避、交通ルールの意味及び必要性等について重点的に交通安全教育を実施します。
- 児童の保護者が日常生活の中で積極的な行動をとり、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します。
- さらに、交通ボランティアによる通学路におけ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研修会等の開催を促進します。

ウ 中学生に対する交通安全教育の推進

目標：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。

- 家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、保健体育、道徳、総合的な学習の時間、特別活動など学校の教育活動全体を通じて、歩行者としての心得、自転車の安全な利用、自動車等の特性、危険の予測と回避、標識等の意味、応急手当等について重点的に交通安全教育を実施します。
- 交通安全教育を計画的に実施し、効果的なものとするため、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配布するとともに、交通安全教室の推進、教員等を対象とした心肺蘇生法の実技講習会等を実施します。

エ 高校生に対する交通安全教育の推進

目標：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健全な社会人を育成する。

- 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、総合的な学習の時間、特別活動など学校の教育活動全体を通じて、自転車の安全な利用、二輪車・自転車の特性、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、運転免許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います。特に二輪車・自動車の安全に関する指導については生徒の実態や地域の実情に応じて、安全運転を推進する機関・団体やPTA等と連携しながら、安全運転に関する意識の高揚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ります。
- 交通安全教育を計画的に実施し、効果的なものとするため、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配布するとともに、交通安全教室の推進、教員等を対象とした心肺蘇生法の実技講習会等を実施します。

オ 成人に対する交通安全教育の推進

目標：運転者として必要な基本的な技能と知識に加え、危険を予測したりこれを回避する意識と能力を高めるとともに、他人に対する思いや

りを持った運転者を育成する。

- 自動車等の安全運転の確保の観点から、運転者としての社会的責任の自覚、安全運転に必要な技能及び技術、特に危険予測・回避の能力の向上、交通事故被害者の心情等、交通事故の悲惨さに対する理解、交通安全意識・交通マナーの向上等を目標として、各地区交対協が行っている交通安全教室の充実、強化を図ります。
- 公民館等の社会教育施設における交通安全のための諸活動を奨励するとともに、交通関係団体、交通ボランティア等による活動を促進します。

カ 高齢者に対する交通安全教育の推進

目標：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を理解するとともに、交通の状況に応じて安全に道路を通行するために必要な交通ルール等の知識を習得させる。

本市における交通事故に関与する高齢者の割合を人身事故件数で見ると

第6次交通安全計画期間中	19.7%
第7次交通安全計画期間中	20.8%
第8次交通安全計画期間中	25.9%

で、年を追うごとに増加を続けており、高齢者に対する交通安全教育の強化が必要です。そのため、高齢者に対する交通安全教育の中核となる松江市交通安全地区教育指導員の指導力の向上と体制の強化を図ります。

- (ア) 高齢運転者に対しては、各地区交対協を主体に、老人クラブとの連携を強化し、地域ごとに交通安全教室を開催します。また、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を実施します。
- (イ) 電動車いすを利用する高齢者に対しては、販売メーカー等と連携して、購入時の指導・助言を徹底するとともに安全利用に係る講習会の開催等に努めます。
- (ウ) 地域及び家庭において、高齢者に対して地域の交通事故の実態に応じた適切な助言等が行われるよう、交通安全をテーマに交流する世代間交流の促進に努めます。

キ 障がい者に対する交通安全教育の推進

交通安全のために必要な技能及び知識を習得してもらうため、地域における福祉活動の場を活用するなどして、障害の程度に応じ、きめ細やかな交通安全教育を推進します。

さらに、介護者、ボランティア等の障がい者に付き添う人を対象とした講習会等を開催します。

ク 外国人に対する交通安全教育の推進

我が国の交通ルールに関する知識の普及を目的として交通安全教育を推進します。また、外国人を雇用する使用者等を通じて、外国人の講習会等への参加を促進します。

(2) 効果的な交通安全教育の推進

高齢者をはじめとした受講者が、安全に道路を通行するために必要な技能及び知識を習得し、その必要性を理解してもらうため、可搬式運転適性検査機器等を活用した参加・体験・実践型の交通安全教育手法を活用します。

また、エコドライブ※が安全運転にもつながることから、合わせて環境教育（エコドライブ講習会）を推進していくことにより環境保全と安全運転につなげていきます。

(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進

交通事故の多くは、交通ルールの無視やマナーの低下など交通安全意識の欠如によって発生しています。そのため、市民の交通安全意識を向上・定着させることが重要です。

ア 交通安全県民運動への積極的な参加

市民一人ひとりに広く交通安全思想の普及・浸透を図り、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣づけるとともに、市民自身による道路交通環境の改善に向けた取り組みを推進するための運動として、国、県、交通関係団体等と連携して、「交通安全県民の日」における一斉街頭指導をはじめ、島根県交通安全県民運動実施要綱に基づく、各種交通安全運動等を組織的・継続的に展開します。

交通安全運動の運動重点としては、高齢者の交通事故防止、子どもの交通事故防止、飲酒運転の根絶、スピードダウンの徹底等、全国的な交通情勢及び地域の実情に即した重点を定めます。

さらに、春・秋の全国交通安全運動初日の一斉行動、自転車マナーアップ作戦など、市民参加の交通安全活動を促進するとともに、交通事故多発警報発令時における緊急な啓発活動を行います。

イ 高齢者の交通事故防止対策の推進

高齢者が安全かつ安心して外出したり移動できるよう、高齢者に交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣づけるとともに、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ります。

さらに、他の年齢層には、高齢者を守る思いやりのある運転意識の定着を図るため、「市報松江」をはじめ各種広報媒体を活用し、広く市民に浸透するよう積極的な広報啓発活動を行います。

ウ 早めのライト点灯と夜光反射材の普及促進

本市においては、過去10年間に発生した交通死亡事故のうち、歩行者が犠牲者となった事故の75%が夜間に発生しています。ドライバーには、早めのライト点灯とライトのこまめな切り替え、夜間における歩行者及び自転車利用者には、夜光反射材の普及を図るため、各種広報媒体を活用して積極的な広報啓発を推進するとともに、関係機関・団体と連携し、夜光反射材の視認・着用効果を理解させる交通安全教育を強化します。

夜光反射材の普及に際しては、特定の年齢層に偏ることなく全年齢層を対象とし、衣服や靴、鞆等の身の回り品への反射材の組み込みを推奨するとともに、適切な製品の情報提供に努めます。

エ 自転車の安全利用の推進

自転車は、道路交通法上軽車両に該当し、車両としてのルールの遵守とマナーの実践が必要です。自転車乗車中の交通事故や自転車による迷惑行為を防止するため、「自転車マナーアップの街頭指導」等普及啓発を強化するとともに、薄暮の時間帯から夜間にかけての事故が多いことから、早めのライトの点灯を徹底し、自転車の側面等への反射材の取付けを促進します。

オ シートベルト及びチャイルドシート着用の推進

自動車乗車中の死亡事故において、シートベルト及びチャイルドシートの非着用者が高い割合を占めていることから、後部座席を含めた全席

シートベルト及びチャイルドシートの正しい着用を推進するため、交通安全運動期間をはじめ、あらゆる機会・媒体を通じて積極的な普及啓発活動を展開します。特に、チャイルドシートの使用効果及び正しい使用方法について、幼稚園・保育所、病院等と連携した講習会を開催します。

カ 飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立

飲酒運転は、重大事故に直結する悪質な違反であり、飲酒運転事故やこれまでの検挙実績に基づく効果的な取締りを推進します。

運転者教育では、飲酒運転の厳罰化について、繰り返し教育するとともに、酒酔い体験ゴーグルや自動車教習所における飲酒運転体験教室等飲酒が運転に及ぼす影響を実感できる教育を推進します。

また、交通関係機関・団体や酒類販売業者等関連業界と連携し、広報啓発・飲酒運転根絶署名簿の提出・ハンドルキーパー運動の推進に取り組めます。

さらに、地域、職域等における飲酒運転根絶の取り組みを更に進め、「飲酒運転をしない、させない」という規範意識の確立を図ります。

キ 効果的な広報の実施

交通安全に関する広報については、関係機関・団体と連携し、市民一人ひとりが交通安全を自らの問題としてとらえ、これを実践するような効果的な広報活動を実施します。

(ア) 交通安全に果たす地域・家庭の役割は極めて大きいことから、「市報松江」をはじめ、家庭向けの広報媒体を積極的に活用し、家族一人ひとりに浸透するきめ細やかな広報の充実に努め、無謀運転・飲酒運転等の追放気運の盛り上げを図ります。

(イ) 交通安全県民運動の運動期間に合わせたポスター・チラシの配布や交通死亡事故多発警報の発令時の緊急情報提供など、各地区交対協、各公民館に対するタイムリーな情報提供を行います。

(4) 交通安全に関する民間団体等の主体的活動の推進

松江市幼稚園白鳥クラブ連合会、松江市交通安全母の会等交通安全を目的とする民間団体については、交通安全活動に要する経費の補助、並びにタイムリーな資料の提供等により、その主体的な活動を支援します。

また、各地区交通対策協議会については、連絡協議会総会を開催し定期的に連絡協議を行い、交通安全に関する市民挙げての活動を推進します。

さらに、地域住民の交通安全指導と交通安全教育に携わっている松江市交通指導員、松江市交通安全地区教育指導員に対する研修会を年1回以上開催し、その指導力の向上を図ります。

(5) 住民の参加・協働の推進

交通の安全は、市民自らの交通安全に関する意識改革が重要であり、交通安全意識の普及徹底に当たっては、行政、民間団体、企業等と市民が協働し、それぞれの地域に応じた身近な活動を推進します。

3 安全運転の確保

- 安全運転の確保には、運転者教育の充実に努め、運転者の能力や資質の向上を図る必要があります。特に、高齢運転者に対しては、安全運転のための教育を充実させるとともに、運転者の運転継続の可否を的確に判断できるようにすることも大切です。
- 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等の行う運行管理の充実と交通労働災害防止等の取り組みを進める必要があります。
- 道路交通の安全に影響を及ぼす自然現象に関する適時、適切な情報提供の充実を図る必要があります。

(1) 運転者教育等の充実

ア 免許取得時の安全教育の充実

安全運転を実践できる運転者を育成するためには、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、免許取得時及び取得後においては、実際の交通場面で安全に運転する能力を向上させるための教育を行います。また、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運転者教育の充実に努めます。

イ 高齢運転者対策の充実

安全運転の能力を維持させるための教育を充実させるとともに、個々の運転適性に応じて運転継続の可否をよりきめ細かく判断するようにします。

(ア) 高齢者に対する教育の充実

松江市交通安全地区教育指導員による高齢者交通安全教室を計画的に開催し、地域の実情に即した交通安全教育を推進する。その際高齢

運転者の安全意識を高めるため、高齢運転者標識（高齢者マーク）の使用促進を図るとともに、高齢者マークを取り付けた自動車に対する保護意識の高揚を図ります。

（イ）運転経歴証明書の普及啓発

運転経歴証明書の身分証明書としての機能が十分に利活用されるよう制度の普及啓発を推進し、運転免許を自主返納する高齢者の支援に努めます。

ウ 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
市が指定する交通安全モデル事業所における着用推進キャンペーンを展開するなど関係機関・団体と連携し、各種講習・交通安全活動等を通じて、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着用啓発活動を積極的に行います。

エ 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する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します。

（２）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の資質及び安全意識の向上を図るとともに、事業所内の安全運転管理体制を充実強化し、安全運転管理業務の徹底を図ります。

さらに、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指導します。

（３）自動車運送事業者の安全対策の充実

自動車運送事業者に対して、運行管理の徹底を図るため、交通安全モデル事業所その他関係事業者団体等を通じて、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を積極的に行います。

また、高速バス、トラック、タクシー等について、高速道路等における事故時の被害を軽減するため、シートベルト着用の徹底等を働きかけます。

（４）交通労働災害の防止等

長時間労働を原因とする交通労働災害等の防止を図るため「交通労働災害防止のためのガイドライン」の周知徹底及び「自動車運転者の労働時間

等の改善のための基準」等の厳守の徹底を図ります。

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を周知徹底し、事業場における管理体制の確立、適正な労働時間の管理及び適正な走行管理、健康管理、交通労働災害防止に対する意識の高揚を図ります。

また、交通労働災害防止担当管理者の配置、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を推進するとともに、交通労働災害防止指導員による事業場に対する個別指導等を実施します。

イ 運転者の労働条件の適正化

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します。

また、関係行政機関相互の連絡会議の開催及び監査・監督結果の相互通報制度等の活用を図るとともに、必要に応じて合同の監査・監督を実施します。

(5) 道路交通に関する情報の充実

多様化する道路利用者のニーズに応えるため、県と連携し情報収集提供体制の充実を図り、道路利用者が必要とする道路交通情報等を提供することにより、安全かつ円滑な道路交通を確保します。

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災害を未然に防止し、災害発生時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※の携行、関係法令の遵守、乗務員教育等について、危険物輸送事業者の指導を強化します。

イ 気象情報等の充実

台風、地震、津波等の自然現象により道路交通障害が予想される場合は、適時・適切に防災情報提供システム等を駆使して、関係機関に迅速かつ確実に伝達するとともに、報道機関の協力も得ながら道路利用者に周知します。また、冬期の降雪・路面状況等について道路情報提供の充実を図ります。

4 車両の安全性の確保

- 自動車に関する技術の進歩は目覚しく、車両の安全対策として効果が期待できる範囲は確実に拡大しています。車両構造に起因する事故について対策を講じるとともに人的要因に起因する事故についても、未然防止を図ることが求められています。
- 自動車ユーザーの適切な保守管理の促進とともに確実な自動車検査により、車両の安全性を確保する必要があります。

(1) 自動車の点検整備の推進

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、関係者の協力のもとに「自動車点検整備推進運動」を展開するなど、自動車ユーザーによる保守管理の徹底を強力に促進します。

(2) 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もとに「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ます。

(3) 自転車の安全性の確保

自転車事故の防止を図るためには、自転車利用者が定期的に点検整備を受けるとともに、自転車事故による被害者救済のための損害賠償保険等の普及、TSマーク※貼付の自転車利用の指導・広報を推進します。

また、夜間における交通事故防止を図るため、ライト点灯の徹底と反射器材の普及促進を図ります。

5 道路交通秩序の維持

- 交通ルールの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、暴走行為の取締り等を通じ、道路交通秩序の維持を図る必要があります。このためには、交通事故実態等を的確に分析し、死亡事故等重大事故に直結する悪質性、迷惑性の高い違反に重点を置いた効果的な取締りが必要です。

- 暴走行為に対しては、暴走させない環境づくりを推進するとともに、指導取締りを強化する必要があります。

(1) 交通の指導取締りの強化等

歩行者及び自転車利用者の交通事故防止並びに交通事故多発路線等における重大交通事故の防止に重点を置いた指導取締りを効果的に推進するとともに、高速道路等においては、軽微な違反行為であっても重大事故に直結することから、違反の未然防止及び交通流の整序を図ります。

(2) 暴走行為をさせないための環境づくり

暴走行為を未然に防止し、交通秩序を確保するとともに、青少年の健全な育成に資するため、関係機関・団体が連携し、暴走行為等ができない道路交通環境づくりを推進します。

ア 松江市暴走族根絶対策推進条例の的確な運用

松江市暴走族根絶対策推進条例を的確に運用し、広報啓発活動を中心にした暴走族追放気運の醸成と暴走行為等ができない道路交通環境づくりを促進します。

イ 暴走行為者に対する指導取締りの強化

取締り体制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はじめとする各種法令を適用し、検挙及び補導を徹底します。

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、道路上の交通事故に即応できるよう救助・救急体制、救急医療体制の連携の確保と一層の整備を促進する必要があります。

(1) 救助・救急体制の整備

交通事故に起因する救助・救急活動の増大や事故の複雑多様化に対処し、高速道路を含めた道路上の交通事故に即応できるよう、消防、救急医療機関等の救急関係機関相互の緊密な連携・協力関係を確保しつつ、救助・救急体制の整備を図ります。

ア 救助体制の整備・拡充

交通事故に起因する救助・救急活動の増大及び事故の種類・内容の複雑多様化に対処するため、救急関係機関における救助・救急体制の整備・

拡充を図ります。

イ 救助・集団救急事故体制の整備の推進

大規模道路交通事故等の多数の負傷者が発生する大事故に対処するため、連絡体制の整備、救護訓練の実施等、救助・集団救急事故体制の整備を推進します。

ウ 心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動の推進

交通事故現場に居合わせた人による自動体外式除細動器（A E D）※の使用も含めた応急手当について、消防機関等が行う講習会等、普及啓発活動を推進します。

応急手当の知識・実技の普及を図るため、消防、医療等の関係機関においては、指導資料の作成・配布、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」等の機会を通じて広報啓発活動を積極的に推進します。

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）を充実させるため、救急救命士を計画的に配置できるようその養成を図り、救急救命士の処置範囲の拡大により可能となった気管挿管、薬剤投与を円滑に実施するための講習を積極的に受講させ、救急救命技術の向上を図ります。

オ 高速道路における救急業務実施体制の整備の推進

迅速かつ効果的な人命救助を行うために、救急業務実施体制の整備を推進します。さらに、救急業務に必要な施設等の整備を検討するとともに、関係者に対する教育訓練の実施を推進します。

カ 現場急行支援システム・緊急通報システムの整備の推進

緊急車両優先の信号制御を行う現場急行支援システム（F A S T）の整備及びG P S技術を活用した緊急車両の迅速な現場急行を可能にする緊急通報システム（H E L P）の普及を図ります。

（2）救急医療体制の整備

交通事故による負傷者の救命率・救命効果をより向上させるため、本市においては、夜間・休日における急傷病人については、松江市立病院、松江赤十字病院、松江記念病院、松江生協病院、玉造厚生年金病院で対応していますが、さらにその充実強化を図ります。

(3) 緊急関係機関の協力関係の確保

救急医療施設への迅速かつ円滑な収容を確保するため、救急医療機関、消防機関等の関係機関における緊密な連携・協力関係の確保を推進するとともに、救急医療機関内の受入れ・連絡体制の明確化等を図ります。

7 交通事故被害者等に対する支援

- 交通事故被害者等に対する支援の重要性から、犯罪被害者等基本法等のもと、交通事故被害者等への交通事故相談業務など総合的な施策の推進が必要です。

(1) 交通事故相談業務の充実

県の交通事故相談所の業務内容を周知徹底し、活用の促進を図るとともに、民間の犯罪被害者支援団体等の関係機関・団体等との連携を蜜にし、相談業務の充実を図ります。

また、「市報松江」による交通事故相談活動の周知徹底を図り、交通事故当事者等に対し広く相談の機会を提供します。

(2) 損害賠償請求についての援助

警察においては、救済制度の教示や交通事故相談活動を積極的に推進します。また、関係機関が行う人権相談において交通事故に関する人権相談を取り扱うとともに、交通事故の損害賠償請求についての相談及び援助に関する業務の充実を図ります。

(3) 交通事故被害者支援の充実

自動車事故による被害者支援の充実を図るため、自動車事故対策センターが行う交通遺児等に対する育成資金の貸付けと重度障がい者に対する介護料の支給及び重度後遺障がい者の治療・療護センターの運営、交通遺児育英会が行う交通遺児修学援助事業、交通遺児育英のための基金事業、交通遺児への募金活動等についての広報活動を推進します。

(4) 無保険(無共済)車両対策の徹底

自動車損害賠償保障制度に関し、自賠責保険(自賠責共済)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市民に周知するとともに、街頭における指導取締りの強化等を行い、無保険(無共済)車両の運行の防止を徹底します。

8 研究開発及び調査研究の充実

(1) 道路交通の安全に関する研究開発の推進

交通事故の要因がますます複雑化、多様化する中で、有効かつ適切な交通安全対策を講ずるため、人、車、道路の三要素それぞれの分野で、研究開発、調査研究を推進するとともに、各分野の協力のもと、総合的な調査研究が必要です。

(2) 道路交通事故の分析と活用

交通事故分析センターを活用して、交通事故の分析結果に係る情報を市民に提供し、交通安全に対する市民の交通安全意識の向上を図ります。

(3) 高齢者の交通事故防止に関する調査研究

高齢化の進展に伴い高齢者が安全にかつ安心して、移動・運転できるよう、道路を利用する高齢者及び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の立案に資する情報の収集に配慮します。

第2章 踏切道における交通の安全

第1節 踏切事故ゼロを目指して

踏切事故の減少に向けて、第8次松江市交通安全計画に基づき、踏切道の改良等の安全対策の推進に取り組んできましたが、依然、踏切事故は鉄道の運転事故の半数以上を占め、第4種踏切(遮断機も警報機もない踏切)をはじめ、改良すべき踏切道がなお残されている現状です。

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します。

松江市内における踏切事故(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。)の状況については、第7次交通安全計画期間中は発生件数が2件、死者数は2人、第8次交通安全計画期間中は発生件数が1件、負傷者数は1人でした。

第2節 踏切道における交通安全についての対策

I 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点

踏切事故は、一たび発生すると多数の死傷者を生ずるなど重大な結果をもたらすものであること、踏切道のうち構造改良、踏切保安設備、交通規制、統廃合等の対策を実施すべき箇所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ものであり、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します。

II 踏切道における交通安全対策

1 踏切道の立体交差化、構造改良の促進

道路の新設、改良に当たっては極力立体交差化を図り、歩道が狭隘な踏切道における歩行者安全対策のための構造改良等を推進します。

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行います。

また、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ます。

さらに、道路の交通量、踏切道の幅員等を勘案し、必要に応じ車種を限定した通行止め等の交通規制を実施します。

3 踏切道の統廃合の促進

踏切道の立体交差化、構造改良等の事業の実施に併せて、近接踏切道のうち、その利用状況、う回路の状況等を勘案して、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、統廃合を進めるとともに、これら近接踏切道以外の踏切道についても同様に統廃合を促進します。

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します。

4 その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置

踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、車両等の踏切通行時の違反行為に対する指導取締りを積極的に行います。

また、踏切事故は、直前横断、落輪等に起因するものが多いことから、自動車運転者や歩行者等の踏切道通行者に対し、安全意識の向上及び踏切支障時における非常ボタンの操作等緊急措置の周知徹底を図るための広報活動等を強化するとともに、各種交通安全教育の場において、踏切の通過方法等の啓発教育を引き続き推進します。

このほか、踏切道に接続する道路の拡幅については、踏切道において道路の幅員差が新たに生じないように努めるものとします。

参 考 資 料

- 資料 1 道路交通事故発生状況（過去 10 年間）
- 資料 2 道路交通事故道路別発生状況（過去 10 年間）
- 資料 3 道路交通事故道路環境別発生状況（過去 10 年間）
- 資料 4 道路交通事故当事者別発生状況（過去 10 年間）
- 資料 5 運転免許保有者数（過去 10 年間）
- 資料 6 自動車保有台数（過去 10 年間）
- 資料 7 過去 40 年間の交通事故発生状況
- 資料 8 用語解説

※表は全て暦年表記
東出雲町含む

資料1 道路交通事故発生状況

(単位: 件、人)

	13年	14年	15年	16年	17年	18年	19年	20年	21年	22年	平均
事故件数	1,195	1,100	1,133	1,075	918	839	846	681	732	664	914.5
死者数	14	15	16	4	10	5	9	14	8	12	10.7
負傷者数	1,282	1,157	1,286	1,264	1,044	940	943	733	805	739	1,019

資料2 道路交通事故道路別発生状況

(単位: 件)

	国 道					地 方 道				高速道	計
	9号	54号	431号	432号	485号	主要 地方道	一般 県道	市道	その他	自専道	
13年	267	9	107	42	62	144	47	469	48	10	1,195
14年	238	6	87	41	55	144	60	422	47	13	1,100
15年	225	9	108	44	55	145	52	447	48	14	1,133
16年	218	6	87	36	51	173	56	397	51	14	1,075
17年	179	5	94	49	40	121	49	330	51	11	918
18年	170	5	54	36	45	95	58	343	33	8	839
19年	190	3	70	23	40	114	50	313	43	10	846
20年	164	6	63	18	28	88	44	237	33	7	681
21年	127	2	51	28	35	119	43	280	47	8	732
22年	124	6	46	28	36	87	28	275	34	17	664
計	1,902	57	767	345	447	1,230	487	3,513	435	112	9,183
平均	190	5.7	76.7	34.5	44.7	123	48.7	351	43.5	11.2	918

資料3 道路交通事故道路環境別発生状況

(除く、高速道路及び指定自動車専用道)

(単位:件)

	交 差 点		単 路				踏切	その他一般交通の 用に供する場所	計
	信号機有	信号機無	交差点付近	トンネル	橋	その 他			
13年	198	265	152	8	7	531	0	34	1,195
14年	201	238	118	4	11	492	0	36	1,100
15年	202	275	111	6	20	484	1	34	1,133
16年	225	257	108	2	13	437	0	33	1,075
17年	180	219	117	2	13	349	1	37	918
18年	189	187	140	4	19	276	0	24	839
19年	151	175	189	6	15	285	0	25	846
20年	111	154	152	3	17	219	0	25	681
21年	114	154	124	6	22	281	1	30	732
22年	142	116	121	2	11	247	0	25	664
計	1713	2040	1332	43	148	3601	3	303	9,183
平均	171.3	204	133.2	4.3	15	360.1	0.3	30.3	918

資料4 道路交通事故当事者別発生状況

(除く、高速道路及び指定自動車専用道)

(単位:件、人)

	全事故			歩行者			自転車			二輪車			原付車(二輪車の内数)		
	件数	死者	負傷者	件数	死者	負傷者	件数	死者	負傷者	件数	死者	負傷者	件数	死者	負傷者
13年	1,195	14	1,282	135	4	132	157	0	158	119	1	119	89	1	89
14年	1,100	15	1,157	120	6	115	156	0	152	114	1	113	76	0	76
15年	1,133	16	1,268	120	5	117	175	0	175	95	2	92	72	0	72
16年	1,075	4	1,264	105	0	108	151	1	155	93	1	93	68	1	68
17年	918	10	1,044	87	2	86	147	2	144	104	0	107	63	0	63
18年	839	5	940	70	2	72	114	0	113	77	1	76	53	0	53
19年	846	9	943	79	4	77	119	0	121	81	1	83	57	0	58
20年	681	14	733	83	6	77	112	2	111	64	2	64	45	0	45
21年	732	8	805	86	4	83	98	1	93	80	0	81	57	0	58
22年	664	12	739	79	4	75	102	3	99	69	1	72	49	1	49
計	9,183	107	10,175	964	37	942	1331	9	1321	896	10	900	629	3	631
平均	918.3	10.7	1,017	96.4	3.7	94.2	133.1	0.9	132.1	89.6	1	90	62.9	0.3	63.1

	25歳未満運転者			子ども			高齢者(65才以上)			女性運転者			高校生		
	件数	死者	負傷者	件数	死者	負傷者	件数	死者	負傷者	件数	死者	負傷者	件数	死者	負傷者
13年	422	4	456	49	0	56	224	6	162	632	1	678	46	0	50
14年	337	7	362	40	1	49	255	5	160	572	2	608	30	0	29
15年	373	7	424	59	0	65	216	5	150	603	3	700	38	0	47
16年	308	0	388	43	0	71	235	2	177	596	2	715	34	0	43
17年	263	5	312	40	0	51	199	2	155	496	1	577	33	2	33
18年	227	1	253	31	0	38	182	2	119	481	2	554	27	0	26
19年	237	6	272	28	0	37	200	4	136	467	2	519	24	1	28
20年	163	6	177	30	0	35	177	6	117	353	5	393	19	0	15
21年	171	1	194	26	0	33	222	5	133	377	3	414	29	0	28
22年	157	2	179	33	0	48	194	10	133	355	4	400	21	0	19
計	2,658	39	3,017	379	1	483	2,104	47	1,442	4,932	25	5,558	301	3	318
平均	265.8	3.9	301.7	37.9	0	48.3	210.4	4.7	144.2	493.2	2.5	555.8	30.1	0	31.8

資料5 運転免許保有者数

(単位:人)

		20歳未満	20歳～29歳	30歳～39歳	40歳～49歳	50歳～59歳	60歳～64歳	65歳以上	計
13年	男	1,700	13,029	12,327	13,001	14,301	5,064	11,496	70,918
	女	868	12,165	12,448	11,849	11,102	2,888	2,438	53,758
	計	2,568	25,194	24,775	24,850	25,403	7,952	13,934	124,676
14年	男	1,667	12,757	12,615	12,789	14,453	5,182	12,080	71,543
	女	907	11,829	12,659	11,969	11,422	3,150	2,876	54,812
	計	2,574	24,586	25,274	24,758	25,875	8,332	14,956	126,355
15年	男	1,507	12,519	12,940	12,586	14,487	5,478	12,506	72,023
	女	919	11,585	12,873	12,131	11,701	3,554	3,270	56,033
	計	2,426	24,104	25,813	24,717	26,188	9,032	15,776	128,056
16年	男	1,422	12,128	13,174	12,507	14,560	5,722	12,875	72,408
	女	939	11,364	13,097	12,097	11,923	3,956	3,641	57,017
	計	2,361	23,492	26,271	24,604	26,483	9,678	16,516	129,425
17年	男	1,428	11,720	13,331	12,315	14,862	5,622	13,140	72,418
	女	884	11,100	13,248	12,234	12,296	4,041	3,996	57,799
	計	2,312	22,820	26,579	24,549	27,158	9,663	17,136	130,217
18年	男	1,387	11,406	13,727	12,001	14,987	5,527	13,595	72,630
	女	918	10,791	13,574	11,914	12,632	4,082	4,565	58,476
	計	2,305	22,197	27,301	23,915	27,619	9,609	18,160	131,106
19年	男	1,339	11,074	13,660	12,161	14,300	6,130	14,134	72,798
	女	899	10,578	13,435	12,123	12,395	4,637	5,125	59,192
	計	2,238	21,652	27,095	24,284	26,695	10,767	19,259	131,990
20年	男	1,175	10,743	13,565	12,165	13,725	6,615	14,704	72,692
	女	837	10,290	13,234	12,312	12,141	5,167	5,831	59,812
	計	2,012	21,033	26,799	24,477	25,866	11,782	20,535	132,504
21年	男	1,185	10,399	13,465	12,216	13,238	7,085	15,036	72,624
	女	840	9,944	13,083	12,394	11,773	5,745	6,474	60,254
	計	2,025	20,343	26,548	24,610	25,011	12,831	21,510	132,878
22年	男	1,109	10,197	13,277	12,234	12,924	7,672	15,102	72,515
	女	484	9,747	13,000	12,413	11,662	6,269	6,856	60,431
	計	1,593	19,944	26,277	24,647	24,586	13,941	21,958	132,946

資料6 自動車保有台数

	貨物			乗合		乗用		特殊・大型		軽自動車			二輪車			原付車	小特	合計
	普通	小型	被牽引	普通	小型	普通	小型	特殊	大型	貨物	乗用	特殊	251以上	126-250	51-125cc			
13年	3,737	8,025	49	261	167	19,065	49,665	2,414	427	23,375	28,307	229	1,548	1,328	1,939	13,225	2,267	156,028
	11,811			428		68,730		2,841		51,911			4,815					
14年	3,703	7,929	47	257	175	19,615	49,985	2,373	419	23,000	29,856	235	1,530	1,332	1,936	12,851	2,236	157,479
	11,679			432		69,600		2,792		53,091			4,798					
15年	3,689	7,713	45	256	182	20,291	50,305	2,347	411	22,525	31,405	242	1,514	1,358	1,836	12,297	2,139	158,555
	11,447			438		70,596		2,758		54,172			4,708					
16年	3,657	7,511	42	249	194	20,970	50,033	2,301	414	22,142	33,201	246	1,447	1,360	1,787	11,796	2,061	159,411
	11,210			443		71,003		2,715		55,589			4,594					
17年	3,651	7,365	40	251	199	21,585	49,863	2,276	402	21,774	34,631	256	1,403	1,355	1,735	11,242	1,987	160,015
	11,056			450		71,448		2,678		56,661			4,493					
18年	3,571	6,933	37	236	201	21,720	48,644	2,178	389	20,942	38,151	276	1,442	1,435	1,661	10,227	2,137	160,180
	10,541			437		70,364		2,567		59,369			4,538					
19年	3,562	6,732	36	206	193	21,566	47,425	2,195	377	20,566	39,835	292	1,422	1,469	1,661	9,875	2,114	159,526
	10,330			399		68,991		2,572		60,693			4,552					
20年	3,470	6,494	41	208	201	21,410	46,471	2,131	371	20,162	41,543	295	1,462	1,485	1,639	9,696	2,073	159,147
	10,005			409		67,881		2,502		62,000			4,581					
21年	3,414	6,274	38	213	205	21,851	45,837	2,145	362	19,769	43,120	304	1,488	1,482	1,662	9,660	2,075	159,899
	9,726			418		67,688		2,507		63,193			4,632					
22年	3,373	6,100	39	220	204	22,348	46,892	2,140	362	19,447	44,155	313	1,573	1,418	1,512	8,751	2,056	160,903
	9,512			424		69,240		2,502		63,915			4,503					

資料7 過去40年間の交通事故発生状況

(単位:件、人)

地域別	区 分	第1次交通安全計画期間					第2次交通安全計画期間				
		46年	47年	48年	49年	50年	51年	52年	53年	54年	55年
全市	発生件数	1,228	1,145	1,029	933	843	950	988	1,025	935	863
	死者数	19	25	20	26	7	12	11	12	15	19
	負傷者数	1,503	1,425	1,352	1,172	1,046	1,210	1,238	1,250	1,138	999
旧松江	発生件数	927	860	790	725	666	735	767	800	752	681
	死者数	8	16	8	16	5	6	5	8	8	13
	負傷者数	1,080	1,029	1,011	882	808	891	942	951	865	764
鹿 島	発生件数	24	27	16	22	12	25	17	19	11	16
	死者数	1	1	1	1		2				
	負傷者数	31	29	20	27	14	29	23	23	13	22
島 根	発生件数	9	7	9	9	5	5	6	3	7	6
	死者数										
	負傷者数	9	9	16	9	5	8	10	9	8	7
美保関	発生件数	26	36	25	27	22	29	34	20	31	31
	死者数		1	3	2			1	1		
	負傷者数	52	45	28	44	29	49	43	21	76	42
東出雲	発生件数	77	58	61	51	45	48	58	60	43	40
	死者数	3	1	4	1		2	3	1	1	2
	負傷者数	99	73	80	69	64	66	72	70	55	50
八 雲	発生件数	6	7	12	5	11	12	6	11	6	7
	死者数				1			1			
	負傷者数	6	8	19	5	13	23	8	13	9	11
玉 湯	発生件数	55	69	48	49	34	35	38	39	34	25
	死者数	2	3	2	3			1	2	2	1
	負傷者数	70	101	79	75	45	56	52	57	40	37
宍 道	発生件数	103	76	66	43	43	58	59	71	47	49
	死者数	5	3	1	1	2	2			2	3
	負傷者数	155	123	94	60	62	85	85	104	68	57
八 束	発生件数	1	5	2	2	5	3	3	2	4	8
	死者数			1	1					2	
	負傷者数	1	8	5	1	6	3	3	2	4	9

地域別	区 分	第3次交通安全計画期間					第4次交通安全計画期間				
		56年	57年	58年	59年	60年	61年	62年	63年	元年	2年
全市	発生件数	968	891	693	598	715	762	851	828	892	781
	死者数	9	19	16	10	12	19	19	13	11	12
	負傷者数	1,138	1,117	839	746	870	923	992	991	1,076	892
旧松江	発生件数	772	674	549	449	532	560	652	615	663	576
	死者数	3	8	8	8	8	8	10	7	5	6
	負傷者数	904	827	649	550	629	654	740	730	784	652
鹿 島	発生件数	19	31	13	13	14	18	16	16	13	16
	死者数	2	2	1							
	負傷者数	18	30	22	14	21	27	19	17	14	18
島 根	発生件数	3	6	2	2	7	7	5	6	4	3
	死者数		1					1			
	負傷者数	3	5	2	4	7	7	5	7	4	3
美保関	発生件数	26	17	13	14	20	19	20	10	19	14
	死者数	2				1	1				1
	負傷者数	33	30	15	21	28	30	27	12	22	13
東出雲	発生件数	46	47	38	45	47	52	31	45	61	53
	死者数		5	1	1	1	7	2	2	2	2
	負傷者数	52	61	42	62	60	66	37	55	78	60
八 雲	発生件数	14	17	16	3	11	9	17	18	10	8
	死者数			1				1			
	負傷者数	16	21	21	3	13	12	23	24	11	12
玉 湯	発生件数	39	42	25	35	32	33	45	49	46	53
	死者数	2	2	1		1		1	1	2	2
	負傷者数	43	64	36	50	39	35	57	59	66	65
宍 道	発生件数	38	49	27	28	33	53	53	55	61	49
	死者数		1	4	1		3	2	3	2	1
	負傷者数	45	67	40	33	48	76	74	71	78	57
八 束	発生件数	11	8	10	7	19	11	12	14	15	9
	死者数					1		2			
	負傷者数	24	12	12	9	25	16	10	16	19	12

地域別	区 分	第5次交通安全計画期間					第6次交通安全計画期間				
		3年	4年	5年	6年	7年	8年	9年	10年	11年	12年
全市	発生件数	735	691	935	1,064	1,052	901	979	1,034	1,110	1,147
	死者数	12	15	11	7	14	8	11	21	15	14
	負傷者数	840	803	1,112	1,239	1,223	984	1,050	1,107	1,197	1,254
旧松江	発生件数	543	512	715	804	785	675	768	794	833	849
	死者数	7	4	8	6	12	3	5	12	7	7
	負傷者数	604	591	827	914	874	737	813	846	886	925
鹿 島	発生件数	15	12	14	15	13	12	9	9	15	27
	死者数		1						1		
	負傷者数	15	12	17	19	15	13	9	10	15	32
島 根	発生件数	6	5	5	5	10	3	6	5	9	3
	死者数	1					1				
	負傷者数	5	6	6	9	10	4	8	5	9	3
美保関	発生件数	9	13	13	25	18	15	13	5	12	12
	死者数		3					2			
	負傷者数	9	11	15	34	23	16	11	5	14	14
東出雲	発生件数	55	41	54	68	73	53	42	70	82	77
	死者数	2				1	2	1	1	2	1
	負傷者数	72	50	76	83	100	54	45	76	96	84
八 雲	発生件数	10	5	11	7	5	10	13	13	11	11
	死者数							1			1
	負傷者数	13	9	16	7	5	13	17	13	11	11
玉 湯	発生件数	39	41	47	63	67	60	45	53	47	65
	死者数	2		2		1		1	2	2	
	負傷者数	48	50	54	81	83	68	48	60	53	70
宍 道	発生件数	47	54	62	64	61	56	66	70	86	92
	死者数		4		1		2	1	4	4	5
	負傷者数	63	62	85	76	79	60	81	76	96	104
八 束	発生件数	11	8	14	13	20	17	17	15	15	11
	死者数		3	1					1		
	負傷者数	11	12	16	16	34	19	18	15	17	11

地域別	区 分	第7次交通安全計画期間					第8次交通安全計画期間				
		13年	14年	15年	16年	17年	18年	19年	20年	21年	22年
全市	発生件数	1,195	1,100	1,133	1,075	918	839	846	681	732	664
	死者数	14	15	16	4	10	5	9	14	8	12
	負傷者数	1,282	1,157	1,286	1,264	1,044	940	943	733	805	739
旧松江	発生件数	918	840	874	820	721	628	653	516	566	547
	死者数	8	6	9	1	7	2	7	10	6	8
	負傷者数	971	875	988	951	813	692	723	558	626	604
鹿 島	発生件数	20	16	16	18	16	8	14	11	11	12
	死者数				1				1	1	
	負傷者数	22	16	17	20	16	8	15	11	12	15
島 根	発生件数	8	3	3	4	3	5	6	4	2	2
	死者数										
	負傷者数	8	4	4	4	4	5	8	5	2	2
美保関	発生件数	17	17	13	9	9	7	7	3	9	5
	死者数		1					1			1
	負傷者数	19	18	14	14	10	8	6	3	9	9
東出雲	発生件数	60	54	80	62	59	79	57	44	45	38
	死者数		2	2		1		1	1	1	1
	負傷者数	71	57	90	76	72	97	64	48	49	43
八 雲	発生件数	19	19	12	12	6	7	7	7	10	8
	死者数		1	1					1		
	負傷者数	21	24	14	14	6	7	7	6	11	9
玉 湯	発生件数	46	49	35	62	42	33	34	29	42	38
	死者数	2	3				1				2
	負傷者数	50	49	41	82	52	39	41	30	39	26
宍 道	発生件数	92	84	83	75	47	63	51	53	42	38
	死者数	4	2	4	1	1	2			1	2
	負傷者数	110	92	99	90	56	73	60	58	42	44
八 束	発生件数	15	16	17	13	15	9	17	14	13	9
	死者数				1	1			1		
	負傷者数	16	20	19	13	15	11	19	14	15	10

資料 8

用語解説

【あ行】

I T	情報通信技術。
I T S スポット	E T Cと同じ通信技術を用いて、自動車のドライバーを対象とした多様な情報サービスを受けられる道路上のエリア。
あんしん歩行エリア	歩行者及び自転車利用者の安全な通行を確保するために緊急に対策を講じる必要があると認められる事故発生割合の高い住居又は商業系地区であって、国家公安委員会と国土交通省が指定したエリア。
安全運転支援システム (D S S S)	ドライバーが視認困難な位置にある自動車、二輪車、歩行者を各種感知器が検出し、その情報を車載装置や交通情報板などを通じて提供し、注意を促すシステム。
イエローカード	危険有害物質の性状、処理剤及びその調達先等事故の際必要な情報を記載したカード。
エコドライブ	環境に配慮した運転方法。アイドリング・急発進・急加速減速をしない、無駄な荷物を積まない等の心がけにより、消費燃料を節約し、二酸化炭素の排出を削減させる運転方法。
L E D化	信号灯器の光源に発光ダイオードを用いて、従来の電球式に比べて視認性を高めたもの。

【か行】

公共車両優先システム (P T P S)	光ビーコンを使って、バス専用レーンの違法通行車両への警告や優先信号制御等を行うことにより、バスなどの公共車両が優先的に通行できるようにする支援システム。
交通事故危険箇所	死傷事故率が高く、又は死傷事故が多発している交差点や単路を国家公安委員会と国土交通省が指定した箇所。
交通需要マネジメント (T D M)	車の利用者の交通行動の変更を促すことにより交通需要の調整をはかり、都市又は地域レベルの道路交通混雑を緩和する交通管理手法。

交通バリアフリー法	正式名称は「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律」で、高齢者や障がい者等が公共交通機関を利用した移動を、快適で安全に行えるように、公共交通機関を利用した移動に関係する施設、車両などの利便性・安全性を向上させるため、バリアフリー化を行うことを趣旨として定められた法律。
高度道路交通システム (ITS)	ITの導入によって、「人」「道」「車」を情報によって一体化を図り交通事故、交通渋滞、環境汚染等道路交通に起因する諸問題を解決しようとする新しい交通システム。
コミュニティサイクル	環境にやさしく健康にも良い「自転車」を使った新しい公共交通システム。
コミュニティ道路	歩車分離を図るとともに、車道をジグザグにするクランクや車道の一部を盛り上げるハンプ等の自動車の走行速度を低減させる道路構造を採用することで、安全で快適な歩行空間の形式を図った道路。

【さ行】

社会資本整備重点計画	社会資本整備重点計画法(平成15年法律第20号)に基づき、社会資本整備事業を効果的かつ効率的に推進するため、これまでの事業分野別(道路、交通安全施設、空港、港湾、都市公園等9本の事業分野)の計画を統合した計画。
新交通管理システム (UTMS)	光ビーコンを通じた個々の車両と交通管制センターの双方向通信により、リアルタイムの交通情報を提供するとともに、交通の流れの積極的な管理による安全・快適にして環境にやさしい交通社会の実現を目指すシステム。
自動起動型信号機	災害等の停電により信号機が滅灯した際、数秒後には自動的に発電機が起動し、電源を確保する自動起動式の発電機を装備した信号機。
自動体外式除細動器 (AED)	心臓突然死の原因のひとつである心臓の心室が小刻みに震え全身に血液を送ることが出来なくなる心室細動等が発生した場合に、心臓に電気ショックを与えることにより心臓が本来もっている機能を回復させる機器。
スマートウェイ	高度道路交通システム(ITS)の効果を総合的に発揮し、汎

用的に実現させる共通基盤（プラットフォーム）として、先端的な I T S 技術を統合して組み込んだ次世代道路。

ゾーン 30 対策 車と自転車、歩行者を分離して安全な地域づくりを目指す施策であり、人口集中地区を中心に生活道路が集積している区域をゾーンとして設定し、その中で住民の要望を踏まえながら、道路管理者と連携して

- ・最高速度規制 30Km/h の区域規制
- ・路側帯の設定・拡幅と中央線の抹消

等の生活道路対策を推進し、ゾーン内の安全性・快適性・利便性の向上を図ろうとするもの。

【た行】

T S マーク 自転車安全整備店の自転車安全整備士が点検整備し、道路交通法に規定する普通自転車であることを確認して貼付するマーク。傷害保険及び賠償責任保険が付帯されている。

道路交通情報通信システム（V I C S） 情報通信技術を活用し、各種メディア（ビーコン、FM多重）により、車載端末へ渋滞情報、規制情報等のリアルタイムな道路交通情報をデジタルデータにより提供するシステム。

【は行】

バリアフリー対応型信号機 視覚障がい者、車いす利用者、高齢者など多くの人が、安全に交差点を通行できるよう、青信号時にメロディーを鳴らす音響装置等が装備された信号機や青信号の時間を延長して横断時間を長くするなど施された信号機。

バリアフリーマップ 高齢者・障がい者・子育て世代の人などの外出支援を目的として作成された地図。

パークアンドライド 鉄道駅やバスターミナルまで自家用車を利用し、駅等の周辺の駐車場に駐車させ、鉄道やバスに乗り継ぐ方式。

光ビーコン（光学式車両感知器） 近赤外線を用いて車載のカーナビゲーション等と交通管制センターとの情報の双方向通信や車両感知機能（交通量等の測定）との機能を併せ持つ幹線道路上の装置。

歩車共存道路 歩道等の設置が困難な場合において、ハンプや狭さく等を組み合わせることにより、車の速度を抑制し、歩行者等の安全な通行を確保する道路。

歩車分離式信号機

信号交差点において、歩行者と車両が通行できる時間帯（青信号）を分離する信号機。