

第 10 次 江津市交通安全計画

(平成 28 年度～平成 32 年度)

江津市交通安全対策会議

ま え が き

交通安全対策の総合的で計画的な推進を図るため、昭和 45 年 6 月に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、昭和 46 年度以降、市内の交通安全行政に携わる機関・団体等において、各般にわたる交通安全対策が強力に実施されてきました。

第 9 次計画（平成 23 年度～平成 27 年度）の初年度以降、人身事故の発生件数は減少しており、平成 27 年は 46 件（死者 0 人）と、過去 10 年間で発生件数は半数以下まで減少しています。このことは、関係機関並びに地域住民が全力を挙げて交通事故防止対策に取り組んできた結果に他ならないのものであります。

人身事故は大幅に減少してきているとは言え、一方で交通事故そのものの数は減少しておらず、今後の交通事情の進展を考えれば、交通事故の防止は、従来にも増して取り組みを強化していかなければならない重大な課題であり、引き続き人命尊重を基本に、交通安全対策全般にわたり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強力に推進していかなければなりません。

本市の交通安全計画は、このような観点から交通安全対策基本法第 26 条の規定に基づき、平成 28 年度から平成 32 年度までの 5 年間に講ずべき陸上交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱を定めたものであります。

この交通安全に関する施策は、相互に密接な関連を有するので、有機的な連携及び総合的、効果的に実施することが肝要です。そのため交通安全対策協議会、地域団体、関係機関と連携し、地域のすみずみまで啓発活動を実施して、その効果を高めるよう努力するものです。

なお、交通安全に間接的に影響する施策の運用についても、交通安全を直接の目的とする施策と一体となって、交通事故防止を図るために適切な配慮を行うものとします。

目 次

第1章	道路交通の安全	
第1節	道路交通事故の現状とその抑止	1
1	道路交通事故の現状	1
2	道路交通安全対策の今後の方向	1
3	交通安全計画における目標	2
第2節	道路交通安全対策	3
1	道路交通環境の整備	3
(1)	交通安全施設等の整備	3
(2)	効果的な交通規制の推進	4
(3)	道路法に基づく通行禁止または制限	4
(4)	地域住民と一体となった安全な道路交通環境の整備	4
(5)	その他の道路交通環境の整備	4
2	交通安全意識の普及徹底	5
(1)	交通安全教育の推進	5
(2)	交通安全に関する普及啓発活動の推進	7
3	安全運転の確保	9
(1)	運転者教育等の充実	9
(2)	高齢運転者支援の推進	9
4	道路交通秩序の維持	9
(1)	交通指導取締りの強化	9
(2)	暴走行為対策の強化	10
5	救助・救急体制の充実	10
6	交通事故被害者等に対する支援	10
第2章	鉄道交通の安全	
第1節	踏切道における交通安全対策	11
1	鉄道交通の安全に関する知識の普及	11
2	踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置	11
参考資料		
1	第10次交通安全基本計画（概要）	13
2	第10次島根県交通安全計画（概要）	14
3	江津市と島根県全体の交通事故の状況	17
4	交通事故発生状況（人身事故・物損事故）	18
5	交通事故過去5年間の8市状況（平均）	19
6	平成27年交通事故発生状況10万人当たり比較	20

第 1 章 道路交通の安全

第 1 節 道路交通事故の現状とその抑止

1 道路交通事故の現状

本市における平成 27 年の交通事故（人身事故）の発生状況は、発生件数 46 件（前年 46 件）、死者 0 人（同 0 人）、負傷者は 59 人（同 52 人）となっており、平成 25 年以降、死亡事故は発生していませんが、事故件数、負傷者数とも、ここ 10 年の減少傾向から下げ止まりの状況です。

島根県内 8 市で比較してみますと、件数・死者数・負傷者数すべて最少となっていますが、人口 10 万人当たりで比較した場合は、件数がワースト 4 位、負傷者数ではワースト 3 位となっています。

また、過去 5 年間の人身事故発生状況を平均で見ますと、件数 49.6 件、死者 1.0 人、負傷者 61.0 人となっており、いずれも県内 8 市の中では最少となっています。

近年の交通事故原因を分析してみますと、安全不確認や動静不注視、前方不注意といった、いわゆる注意不足が原因となって発生したものが多くを占めている状況です。

道路別では、7 割以上が国道 9 号で発生しています。

また、高齢者関与の事故が約半数を占めており、島根県同様、高齢者対策が課題となっています。

2 道路交通安全対策の今後の方向

第 9 次交通安全計画での目標（死者数ゼロ、負傷者数 50 人以下）に対して、死者数についてはゼロが継続しています。負傷者数については、平成 25 年に 50 人以下（45 人）となったものの、その後はやや増加しています。

本市における人身事故件数及び負傷者数は、ここ 10 年で約半数まで減少しており、また、県内 8 市で最少である状況から、これまでの交通安全計画に基づき実施されてきた施策は、一定の効果があつたものと考えられます。

よって、従来の交通安全対策を基本としつつ、道路交通環境の整備、交通安全思想の普及徹底、安全運転の確保、交通安全教育の推進や被害者対策の推進等、各般の交通安全対策を一層充実し、総合的かつ計画的に推進することとで、より安全でより快適な交通社会を実現することを目指すものとします。

事故総量や死傷者の抑制等を図るため、「人優先」の交通安全思想を基本とし、高齢化・国際化・情報化等の社会情勢の変化に対応した施策を展開し、特に、自動車と比較して弱い立場にある歩行者や自転車利用者の安全、また、幼児・高齢者及び身体障がい者等の交通弱者の安全を、一層確保することが必要です。

3 交通安全計画における目標

県計画同様、究極的には「交通事故ゼロ」を目標としつつ、過去5年間の交通事故発生状況を考慮し、**死者数ゼロの継続**と、**年間負傷者数を40人以下**にすることを目標とします。

第2節 道路交通安全対策

1 道路交通環境の整備

市内の交通形態は、J R 山陰本線、国道 9 号が平行に東西に走り、また江の川西岸に J R 三江線、東岸に国道 2 6 1 号が南北に走って交通の動脈になっています。

道路延長は国道 59.171 km うち山陰道（国道 9 号自動車専用道路江津道路）8.892 km、県道 129.623 km、市道 489.927 km の合計 678.711 km に達し、交通安全のための環境を整備する箇所は未だ多く存在しています。

(1) 交通安全施設等の整備

交通事故の多発している交差点内、カーブ、その他単路部の見通しの悪い箇所等、緊急に安全を確保する必要のある道路について、道路管理者と協議し、安全で円滑な道路交通を図るよう努めます。

また、一般道路に比べ、安全性が比較的高い自動車専用道路の利用を推進し、交通事故の減少や国道 9 号沿道環境の改善を図るよう努めます。

① 歩道の整備

歩行者の交通事故を防止するため、歩行者の多い地域における歩道の確保、すでに設置済みの歩道においては、子ども・高齢者・身体障がい者等が容易に利用できる対策として、歩道の段差・傾斜・勾配の改善、また、歩行者の横断に危険性のある箇所については、横断歩道橋や押釦式信号機の設置等を、関係機関に働きかけていきます。

② 自転車交通の安全確保

通学・通勤・買い物など日常生活に利用される自転車交通の安全を確保するとともに、交通量の多い市街地や、国県道における事故多発箇所の実情に応じて、通勤・通学路の選定や道路標識・道路標示の整備を推進します。

③ 道路構造等の改良

道路の構造や交通状況により、交通の安全を確保するために必要な箇所には、路肩の改良、防護柵、道路照明、道路標識、道路標示、区画線等必要な安全施設の整備を推進します。

(2) 効果的な交通規制の推進

道路網全体の中で、それぞれの道路構造及び交通の状況に応じ、速度規制や駐車規制など既存の交通規制を見直すなど、より合理

的で効果的な交通規制となるよう努めます。

特に、スクールゾーン、シルバーゾーン、住宅地域、商店街等については、歩行者及び自転車利用者の交通安全の確保に重点を置いた、生活ゾーン対策としての交通規制を徹底し、安全を図ります。

(3) 道路法に基づく通行禁止または制限

道路交通の危険を防止するため、道路の破損、欠壊また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には、道路法（昭和 27 年法律第 180 号）に基づき、迅速に通行の禁止または制限を行い、事故を防止するとともに、必要な体制の強化拡充を図ります。

(4) 地域住民と一体となった安全な道路交通環境の整備

地域住民や道路利用者等が日常感じている点を施策に活かすことが重要であり、そうした意見を取り入れる機会を検討していきます。

また、交通安全は、住民の安全意識により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、行政と住民の連携による交通安全対策を推進します。

(5) その他の道路交通環境の整備

① 違法駐車対策の推進

路幅の狭い人家密集地における無秩序な路上駐車を抑制し、道路側溝蓋上の駐車、道路を塞ぐ違法駐車、路上放置車に対する指導を強化します。

② 道路使用の適正化

ア. 道路の使用及び占用の抑制

工作物の設置、工事のための道路の使用及び占用については、道路の構造を保全し、安全で円滑な道路交通を確保するため、適正な許可を行うとともに許可者には道路使用許可条件の履行を確実に行わせ、占用物件等の維持管理の適正化を図ります。

イ. 違法占用物件の排除

道路交通の妨害となる違法占用物件については、強力な指導によりその排除を行うとともに、違法占用等の防止を図るための啓発活動を積極的に行います。

③ 災害発生時における交通規制

災害発生時、または発生するおそれがある場合には、交通の

混乱等を防止するため、通行禁止、一方通行等の交通規制を行うとともに、迂回表示、道路交通情報の提供を推進します。

2 交通安全意識の普及徹底

(1) 交通安全教育の推進

交通安全教育は、自他の生命尊重の理念の下に、交通社会の一員としての責任を自覚し、交通安全意識と交通マナーを身につけることを目的としており、市民一人ひとりの生命尊重を基本に、家庭・学校・地域及び職場等の連携により、あらゆる場を通して推進することが必要です。

① 幼児に対する交通安全教育

幼児に対する交通安全教育は、身近な生活における交通ルールを理解させ、進んで交通マナーを守り、安全に行動できる習慣や態度を身につけさせることを目標とします。

幼稚園・保育所等においては、家庭及び地域における関係機関・団体との連携や協力を図りながら、日常の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。

また、家庭においては、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して啓発を行います。

② 学校等における交通安全教育

小学校・中学校及び高等学校においては、自他の生命尊重という基本的理念にたち、児童・生徒の心身の発達段階や、地域の実情に応じて、日常生活における交通安全に必要な事柄を理解させることを目標とします。

家庭及び関係機関・団体等と連携や協力を図りながら、学校教育活動全体を通じて、歩行者としての心得、自転車やその他の乗り物の安全な利用、交通ルールの意味及び必要性について交通安全教育を推進します。

また、身近な交通環境における様々な危険に気付いて、常に的確な判断と安全に行動できる実践的な態度や能力を養うとともに、交通社会の一員として、自己の安全だけでなく、他の人々や社会の安全に自主的に貢献できる、健全な社会人育成を図ります。

③ 成人等に対する交通安全教育

成人等に対する交通安全教育は、自動車等の交通安全の確保の観点から、運転者としての社会的責任の自覚、安全運転に必要な知識及び技術、交通安全意識やマナーの向上等を目標とし、

教習所・安全運転管理者協会等関係機関と連携を図り、社会人・大学生等に対する交通安全教育の充実等を推進します。

④ 高齢者に対する交通安全教育

高齢者に対する交通安全教育については、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必要な実践的スキル及び交通ルール等の知識を習得させることを目標とします。

関係機関・団体・福祉関係者等と連携し、交通安全指導者の養成や交通安全教室への参加、体験・実践型の交通安全教育を推進します。

また、正しい交通ルールと交通マナーの実践を習慣づけるため、各地域における「交通安全対策協議会」等を通じて、高齢者を対象に、個別指導や助言等が地域ぐるみで行われるよう努めるなど、高齢者の特性に応じた交通安全指導の充実を図ります。

⑤ 身体障がい者に対する交通安全教育

身体障がい者については、交通安全のために必要なスキル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、障がいの程度に応じ、きめ細かい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に対しても働きかけを行います。

(2) 交通安全に関する普及啓発活動の推進

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付けるため、交通安全対策協議会、交通安全協会等関係機関と相互に連携し、組織的・継続的な展開を図ります。

① 交通安全運動の推進

とりわけ、春・秋の全国交通安全運動を中心として、創意工夫を凝らし、地域住民の自主的な参加により各種団体が連携をとって継続的に行われるよう配慮し、運動の趣旨を市民一人ひとりに浸透させるため、市民総ぐるみによる幅広い市民運動を展開します。

ア．高齢者の交通事故防止対策の推進

高齢運転者の安全意識を高めるため、高齢運転者標識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、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展開します。

イ. 自転車の安全利用の推進

自転車乗車中の交通事故や自転車の安全利用を促進するため「自転車安全利用五則」による正しい乗り方についての普及啓発を強化し、自転車の歩道通行時におけるルールや、スマートフォン等の操作、イヤフォン等の使用の危険性について周知を図ります。

また、夕暮れ時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。さらに、自転車事故による被害者救済に資する傷害保険等の普及(TSマークの普及を含む)に努めるとともに、自転車事故被害軽減対策として、幼児・児童及び高齢者のヘルメット着用促進を呼びかけます。

ウ. 全ての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底

交通事故が発生した場合の被害軽減のため、後部座席を含めた全ての座席のシートベルトの正しい着用を推進するため、関係機関・団体が一体となり、交通安全運動などあらゆる機会・広報媒体を通じて積極的な普及啓発活動を展開します。

エ. チャイルドシートの正しい使用の徹底

交通事故が発生した場合に幼児の被害軽減のため、関係機関・団体が一体となり、交通安全運動などあらゆる機会・広報媒体を通じて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、積極的な普及啓発活動を展開します。

オ. 早めのライト点灯と反射材の普及促進

ドライバーに対して、早めのライト点灯と上向きライトへのこまめな切り替え、また、夕暮れから夜間における歩行者及び自転車利用者に対して、夜光反射材の着用普及を図るため、各種広報媒体を活用して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の推奨に努めます。

カ. 飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立

飲酒運転は、重大交通事故に直結する悪質な違反であり、反社会的な行為です。飲酒運転の厳罰化について、繰り返し啓発するとともに、酒酔い体験ゴーグル等を使用するなど、飲酒が運転に及ぼす影響を実感できる啓発活動を推進しま

す。

さらに、地域・職域等における飲酒運転根絶の取組を更に進め、「飲酒運転をしない、させない」という市民の規範意識の確立を図ります。

② 交通安全に関する広報の実施

市民一人ひとりが交通安全に対する関心と意識を高め、正しい交通ルールと交通マナーの実践を習慣づけるため、家庭・学校・地域等に対し、交通事故の実態を踏まえ、それぞれの場に応じた啓発活動を実施します。

家庭・地域における交通安全意識の高揚・教育は、交通安全に果たす役割が極めて大きいことから、家庭及び自治会との協力・連携を図りながら、家庭に浸透するきめ細かな広報の充実に努め、子ども・高齢者・身体障がい者等を交通事故から守るとともに、シートベルト、チャイルドシート、ヘルメットの正しい着用、運転中のスマートフォン等の使用禁止、飲酒運転の根絶等を図ります。

3 安全運転の確保

安全運転を確保するためには、運転者のみならず、これから運転免許を取得しようとする者を含めた運転者教育の充実や、企業・事業者等が交通安全に果たすべき役割と責任を重視し、自主的な交通安全管理対策の推進に努めることが重要であり、関係機関・団体と連携し対応します。

(1) 運転者教育等の充実

- ① 運転者の交通安全意識を頭の中で理解するのみでなく、行動で示す具体的指導を、街頭・職場を通じて行います。
- ② 安全管理の推進のため、安全運転管理者の研修と相互連絡を計り、交通事故防止対策を図ります。
- ③ 道路利用者に対して、必要な道路交通情報を迅速に提供します。

(2) 自転車の安全性の確保

自転車の安全利用については、広報活動を通じて点検整備を伝えるとともに、身体に合った自転車の利用を呼びかけます。さらに児童・生徒には正しい乗り方の指導を関係団体の協力を得て推進します。

(3) 高齢運転者支援の推進

運転に不安を有する高齢者等が運転免許証を返納しやすい環境の整備を図るため、運転免許証を自主返納した場合の支援措置

を検討します。

4 道路交通秩序の維持

(1) 交通指導取締りの強化

交通ルール無視による交通事故を防止するには、交通指導や取締り等を通じ、道路交通秩序の維持を図る必要があります。

歩行者及び自転車利用者の事故防止並びに、幹線道路における重大事故の防止に重点を置いて、交通指導取締りを強力に推進します。また、事故多発路線等における街頭指導・監視活動を強化し、無免許運転、飲酒運転、運転中のスマートフォン等の使用、著しい速度超過、過積載などの悪質性・危険性・迷惑性の高い違反の取締りを強化します。

(2) 暴走行為対策の強化

暴走行為者による事故・事件の発生を防止し、交通秩序を確保するとともに、家庭・学校・職場における青少年に対する指導の実施を促進し、暴走行為の追放の気運を高めます。また地域と連携して健全な青少年育成について援助します。

5 救助・救急体制の充実

- ① 交通事故に起因する救助活動の増加や事故の種類、内容の複雑多様化に対応するため、救助体制の整備・拡充を図り、救助活動の円滑な実施を図ります。
- ② 交通事故による負傷者の早期救出・事故捜査処理の迅速化のため、救急医療機関・消防・警察等関係機関と緊密な連携・協力関係の確保を推進します。

6 交通事故被害者等に対する支援

交通事故被害者等は、損害賠償などの交通事故に関する知識や情報が不十分な場合が少なくないことから、県交通事故相談所及び巡回相談所の活用を周知し、交通事故相談活動を推進します。

第2章 鉄道交通の安全

第1節 踏切道における交通安全対策

鉄道は、人や物を大量に、高速に、しかも定時に輸送できる交通手段です。しかし一たび事故が発生すると利用者だけでなく、社会的影響が大きくなります。このため各種の安全対策の推進により、安全・正確な輸送を確保することが必要であります。

市内にはJR山陰本線、JR三江線にかかる多くの踏切道があります。平成23年度から平成27年度まで（第9次交通安全計画期間）の踏切道を含む鉄道事故は、物損事故、人身事故ともに0件でした。今後も「鉄道事故ゼロ」を継続していくことが重要であり、そのためには、構造的改良や踏切の統廃合等の対策をはじめとした今後の踏切の安全対策について、関係機関と協議のうえ積極的に取り組む必要があります。

1 鉄道交通の安全に関する知識の普及

踏切事故等鉄道の運転事故及び置石・投石等の鉄道妨害、線路内立ち入り等の外部要因による事故を防止するためには、踏切道の安全交通や鉄道事故防止に関する知識を広く市民に普及する必要があります。このため鉄道事業者に対し、学校・沿線住民・道路運送事業者等を対象として、全国交通安全運動等の機会をとらえて、ポスターの掲示・チラシ類の配布等による広報活動を積極的に行うよう働きかけます。

2 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、必要に応じ、踏切道予告標等の設置を進めるとともに、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や落輪等に起因するものが多いことを勘案し、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の緊急措置の周知徹底を図るための広報活動等を強化します。

参 考 資 料

- 1 第10次交通安全基本計画（概要）
- 2 第10次島根県交通安全計画（概要）
- 3 江津市と島根県全体の交通事故の状況
- 4 交通事故発生状況（人身事故・物損事故）
- 5 交通事故過去5年間の8市の状況（平均）
- 6 平成27年交通事故発生状況10万人当たり比較

(資料 1)

第 10 次交通安全基本計画

1 交通安全基本計画とは

- (1) 交通安全基本計画は、交通安全対策基本法第 22 条に基づき、中央交通安全対策会議が作成するもので、陸上・海上・航空の交通安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱です。
- (2) 基本計画は、昭和 46 年度以降 5 年ごとに作成しており、今回で 10 回目、計画期間は平成 28 年度から平成 32 年度までです。
- (3) 基本計画に基づき都道府県、市町村は交通安全計画を作成することになっています。

2 交通安全基本計画の概要

(1) 計画期間

平成 28 年度から平成 32 年度までの 5 年計画

(2) 計画の基本理念

- ・「人優先」の交通安全思想の下、道路交通事故死亡者数については、過去最悪時の 4 分の 1 以下にまで減少。
- ・より高い目標を掲げ、今後なお一層の交通事故の抑止を図るためには、従来の施策の深化はもとより、先端技術を積極的に取り入れた新たな時代における対策に取り組む。また、公共交通等の安全対策に一層取り組む。
- ・これにより、交通事故のない社会の実現への大きな飛躍と世界をリードする交通安全社会を目指す。

(3) 陸上交通の安全

① 道路交通の安全についての目標

- ・ 24 時間死者数を 2,500 人以下
- ・ 死傷者数を 50 万人以下

世界一安全な道路交通を実現していくため、これまでの対策を深化とともに、日々進歩する交通安全確保に資する先端技術や情報の活用を一層促進していくことが重要。

従来の交通安全対策を基本としつつ、経済社会情勢、交通情勢の変化等に対応し、また、実際に発生した交通事故に関する情報の収集、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たな対策を推進する。

② 鉄道交通の安全についての目標

- ・ 乗客の死者数ゼロ
- ・ 運転事故全体の死者数減少

一層安全な鉄道輸送を目指し、重大な列車事故の未然防止を図るため、総合的な視点から施策を推進する。

また、ホームでの接触事故等の人身傷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、利用者等の関係する事故を防止するため、効果的な対策を講じる。

③ 踏切道における交通の安全についての目標

- ・ 踏切事故件数を平成27年と比較して約1割削減

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り、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。

(4) 海上交通の安全についての目標

- ・ 我が国周辺で発生する船舶事故隻数2,000隻未満
- ・ ふくそう海域における大規模海難の発生数ゼロ
- ・ 海難等における救助率95%以上

(5) 航空交通の安全

- ・ 本邦航空運送事業者が運航する定期便について、死亡事故発生率及び全損事故発生率ゼロ
- ・ 航空事故発生率及び重大インシデント発生率に関する14の指標で、直近5年間の実績の平均値について、年率7%削減

(資料 2)

第 10 次島根県交通安全計画

～広げよう 事故ゼロしまねの 思いやり～

1 第 10 次島根県交通安全計画とは

島根県交通安全計画は、交通安全対策基本法に基づき、島根県交通安全対策会議が作成するもので、陸上交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱です。

2 島根県交通安全計画の概要

(1) 計画期間

平成 28 年度から平成 32 年度までの 5 年計画

(2) 計画の基本的な考え方

交通社会を構成する「人」、自動車や鉄道などの「交通機関」及びこれらが活動する場としての「交通環境」の 3 つの要素について、交通事故の未然防止対策、発生した事故対策及び被害者対策など相互の関連を考慮しながら、可能な限り成果目標を設定した施策を策定するとともに、重点事項を定めて効果的に推進します。

(3) 道路交通の安全についての目標

・交通事故死者数を 18 人以下

県民の理解と協力のもと、県、市町村及び国の関係行政機関と連携して、人命尊重の理念に基づき、究極的には交通事故のない社会を目指しながら、平成 32 年度までには年間の 24 時間死者数を 18 人以下とすることを目指します。

・交通事故死傷者数を 1,300 人以下

最優先の目標は死者数の減少ですが、交通安全対策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や死傷者数の減少にも一層積極的に取り組み、平成 32 年までに年間の死傷者数を 1,300 人以下とすることを目指します。

・高齢者交通事故死者数を全交通事故死者数の半数以下

本県における交通死亡事故の特徴として高齢者関与の事故の増加が挙げられ、高齢者死者の割合が高いことから、高齢者の実態を踏まえたきめ細やかで総合的な交通安全対策の推進を図り、平成 32 年までには年間の高齢者死者数を交通事故抑止目標の半数以下とすることを目指します。

(4) 鉄道交通の安全についての目標

- ・乗客の死者数をゼロ
- ・運転事故全体の死者数減少

人や物を大量に、高速に、かつ、定時に輸送できる鉄道は、国民生活に欠くことのできない交通手段ですが、一たび事故が発生すると多数の死傷者を生じる恐れがあり、列車の衝突や脱線等により乗客に死者が発生するような重大な列車事故を未然に防止することが必要です。

また、近年の運転事故等の特徴等を踏まえ、ホームでの接触事故等を含む運転事故全体の死者数を減少させることが重要です。こうした現状を踏まえ、県民の理解と協力の下、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継続すること、及び運転事故全体の死者数を減少させることを目指します。

(5) 踏切道における交通安全についての目標

- ・踏切事故件数ゼロ

踏切事故は鉄道運転事故の約3割を占め、また、改良すべき踏切道がなお残されている現状にあります。こうした現状を踏まえ、引き続き、県民の理解と協力の下、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、踏切事故のない島根を目指します。

(資料3)

江津市と島根県全体の交通事故の状況

○ 件数 (件)

暦年	第8次					第9次				
	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27
江津	102	90	85	74	59	57	60	39	46	46
島根県	2,782	2,672	2,199	2,209	1,977	1,863	1,725	1,647	1,583	1,388
構成率	3.7%	3.4%	3.9%	3.3%	3.0%	3.1%	3.5%	2.4%	2.9%	3.3%

○ 負傷者数 (人)

暦年	第8次					第9次				
	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27
江津	119	111	102	85	68	72	77	45	52	59
島根県	3,201	3,089	2,492	2,493	2,261	2,138	2,020	1,950	1,831	1,613
構成率	3.7%	3.6%	4.1%	3.4%	3.0%	3.4%	3.8%	2.3%	2.8%	3.7%

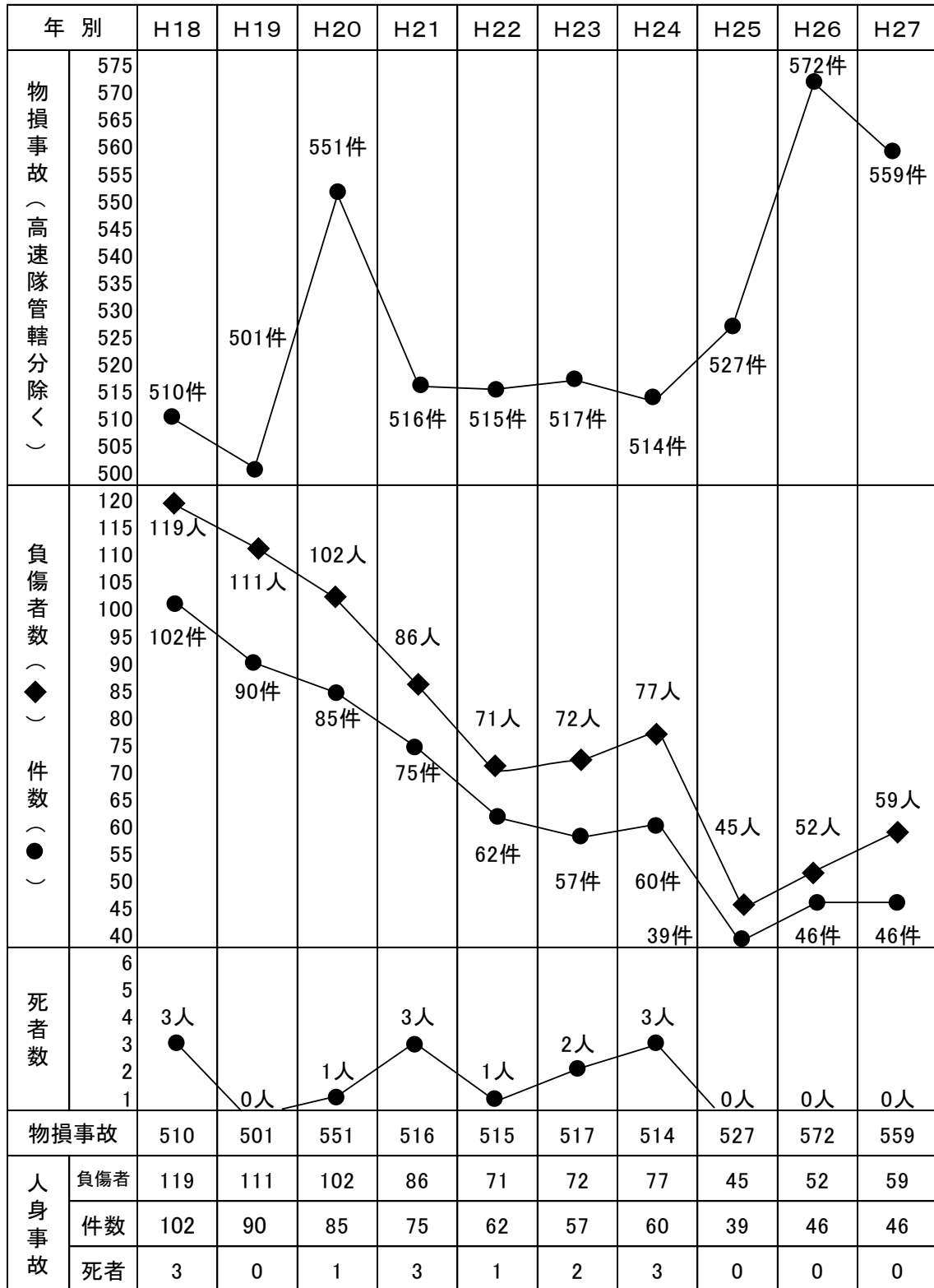
○ 死者数 (人)

暦年	第8次					第9次				
	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27
江津	3	0	1	3	1	2	3	0	0	0
島根県	46	42	42	33	31	31	45	28	26	27
構成率	6.5%	0.0%	2.4%	9.1%	3.2%	6.5%	6.7%	0.0%	0.0%	0.0%

(資料4)

交通事故発生状況(人身事故・物損事故)

江津市



(資料5)

過去5年間の8市の人身事故状況(平均)

	件数(件)	順位	構成率	死者数(人)	順位	構成率	傷者数(人)	順位	構成率	人口(人) (H27国勢調査)	構成率
松江市	578.8	1	35.3%	6.8	1	21.7%	638.6	1	33.4%	206,230	29.7%
安来市	90.4	5	5.5%	1.6	7	5.1%	98.0	6	5.1%	39,528	5.7%
雲南市	71.8	7	4.4%	3.4	4	10.8%	110.2	5	5.8%	39,032	5.6%
出雲市	433.4	2	26.4%	5.8	1	18.5%	507.8	2	26.6%	171,938	24.8%
大田市	73.0	6	4.4%	2.0	5	6.4%	83.4	7	4.4%	35,166	5.1%
江津市	49.6	8	3.0%	0.6	8	1.9%	60.4	8	3.2%	24,468	3.5%
浜田市	133.8	3	8.2%	3.0	3	9.6%	151.8	3	7.9%	58,105	8.4%
益田市	126.6	4	7.7%	2.6	5	8.3%	149.6	4	7.8%	47,718	6.9%
市合計	1,557.4		94.9%	25.8		82.2%	1799.8		94.2%	622,185	89.6%
市平均	194.7		—	3.2		—	225.0		—		
県合計	1,641.2		100.0%	31.4		100.0%	1,910.4		100.0%	694,352	100.0%

(資料6)

平成27年人身事故発生状況 10万人当たり比較

	件数(件)			死者数(人)			負傷者数(人)		
	27年件数	10万人 当たり	順位	27年人数	10万人 当たり	順位	27年人数	10万人 当たり	順位
松江市	526	255.3	1	10	4.9	4	602	292.2	1
安来市	78	195.0	3	0	0.0	7	86	215.0	4
雲南市	51	130.8	7	2	5.1	3	59	151.3	8
出雲市	391	227.3	2	5	2.9	5	453	263.4	2
大田市	57	162.9	5	1	2.9	6	63	180.0	7
江津市	46	191.7	4	0	0.0	7	59	245.8	3
浜田市	90	155.2	6	3	5.2	2	124	213.8	5
益田市	82	170.8	5	3	6.3	1	90	187.5	6
市合計	1,321			24			1,536		
市平均	165.1			3.0			192.0		
県合計	1,388	200.0		27	3.9		1,613	232.4	