

第8次

邑南町交通安全計画

(平成 18 年度～平成 22 年度)

邑 南 町

目 次

| | |
|-------------------------------|---|
| 第1章 計画の基本的な考え方 | 1 |
| 第1節 計画の基本理念..... | 1 |
| 第2節 計画の性格・期間..... | 1 |
| 第3節 交通安全対策の分野..... | 2 |
| 第4節 交通安全基本計画における目標..... | 2 |
| I 道路交通の安全についての目標..... | 2 |
| II 踏切道における交通安全についての目標..... | 2 |
| 第2章 道路交通の安全 | 3 |
| 第1節 道路交通事故のない町を目指して..... | 3 |
| I 道路交通事故の現状..... | 3 |
| 1 死者数..... | 3 |
| 2 交通事故発生件数及び負傷者数..... | 4 |
| II 道路交通を取り巻く状況の展望..... | 4 |
| 第2節 道路交通の安全についての対策..... | 5 |
| 1 道路交通環境の整備..... | 5 |
| 2 交通安全意識の普及徹底..... | 6 |
| 第3章 踏切道における交通の安全 | 9 |
| 第1節 踏切事故のない町を目指して..... | 9 |
| I 踏切事故の状況..... | 9 |
| II 近年の踏切事故の特徴..... | 9 |
| 第2節 踏切道における交通安全対策..... | 9 |
| I 関係機関との連携..... | 9 |

第1章 計画の基本的な考え方

第1節 計画の基本理念

本町では、「夢響きあう元気の郷」の実現に向け、平成18年3月に邑南町第1次総合振興計画を策定しました。振興計画においては、町の将来像として、次の6点をあげています。

- ①地域をつなぐ利便性の高い町
- ②地域資源を活かした元気な産業の町
- ③自然と共生の環境にやさしい町
- ④こころ響きあい健やかに暮らす町
- ⑤いきいきと心豊かに学ぶ町
- ⑥夢語る新コミュニティの町

これらの将来像を実現するために各種計画や事業が展開されていきますが、安全で安心な町づくりを展開していくには、交通安全の確保は重要な要素です。

これまで、交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図るため、交通安全対策基本法(昭和45年法律第110号)に基づき、7次にわたり国の交通安全基本計画、島根県交通安全計画及び市町村計画(旧羽須美村、旧瑞穂町、旧石見町において策定)が策定され、昭和46年以降、国、県をはじめとして各市町村、関係民間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たところであります。

島根県においては、平成18年度を初年度として第8次交通安全計画が策定されました。邑南町においても、この島根県の計画を基本とし、また、合併前に旧3町村で定めていた第7次計画を引き継ぎ、第8次邑南町交通安全計画を策定し、実効性のある対策を重点的かつ計画的に推進します。

第2節 計画の性格・期間

この計画は、交通安全対策基本法の定めるところにより、島根県の第8次交通安全計画に基づき、邑南町内における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。

この計画の期間は、平成18年度から平成22年度までの5年間とします。

第3節 交通安全対策の分野

本計画においては、「道路交通」、「踏切道における交通」の分野ごとに、計画期間内に達成すべき数値目標を設定するとともに、その実現を図るために講じるべき施策を明らかにしていきます。

第4節 交通安全基本計画における目標

交通事故がもたらす人命、心身の損傷、社会的・経済的損失を考えると、交通事故のない社会を達成することが究極の目標ですが、平成15年に設定された国の「10年間で交通事故死者数を5,000人以下とし、世界一安全な道路交通の実現を目指す」という目標を踏まえつつ、島根県の目標が設定されました。

邑南町においては、県の目標を踏まえ次のとおり設定します。

I 道路交通の安全についての目標

年 間 目 標

- | | |
|--------------|------------------------------------|
| ① 交通事故死者数 | ゼロ（県、50人以下） |
| ② 交通事故死傷者数 | 40人以下（県、3,300人以下） ※人口割合では、57人以下 |
| ③ 高齢者交通事故死者数 | ゼロ（県、20人以下） |

II 踏切道における交通安全についての目標

年 間 目 標

| | |
|--------|----------|
| 踏切事故件数 | ゼロ（県、ゼロ） |
|--------|----------|

第2章 道路交通の安全

第1節 道路交通事故のない町を目指して

安全で安心な社会を実現させ、町民すべての人々が、相互理解と思いやりをもって行動する交通社会を目指すため、死者数の一層の減少と、事故そのものの減少に向けて積極的に取り組む必要があります。

また、我が国では欧米諸国と比較して、交通事故死者数に占める歩行者の割合が高くなっており、人優先の交通安全思想の下、歩道の整備等により歩行者の安全確保を図ることが重要であります。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、行政、学校、家庭、団体等の連携強化と、住民が交通安全に関する各種活動に様々な形で参加していくことが有効です。

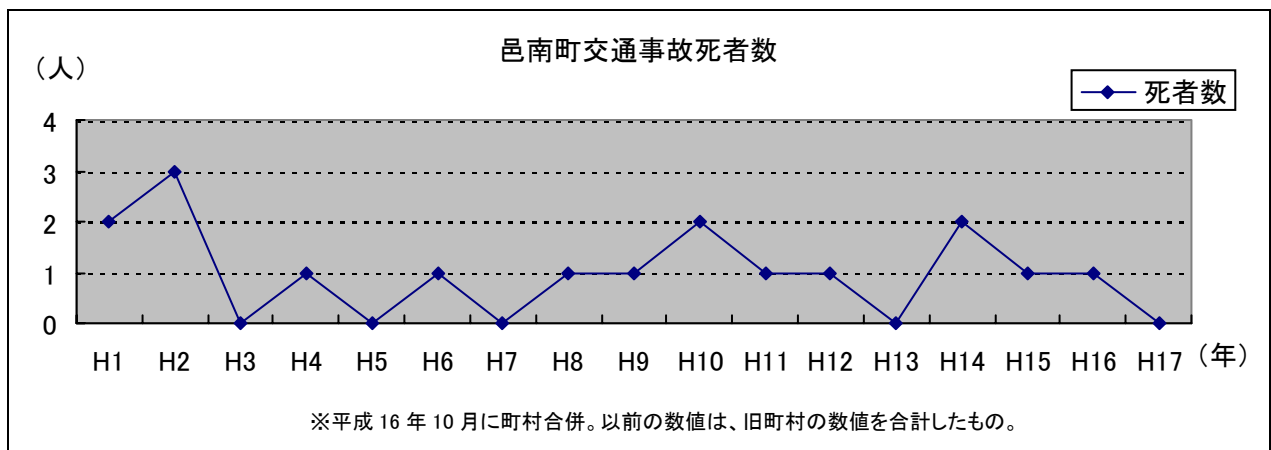
I 道路交通事故の現状

1 死者数

島根県の交通事故による死者数は、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人までに減少しました。しかしながら、以後増加傾向を示し、平成2年には10年ぶりに80人を超えました。

その後、平成8年の81人をピークに平成16年には47人と、昭和33年以来46年ぶりに40人台にまで減少しました。しかし、平成17年には69人と再び増加に転じました。

邑南町の過去17年間をしてみると、平成2年の3人が最高で、その後は、0から2人までで推移しています。

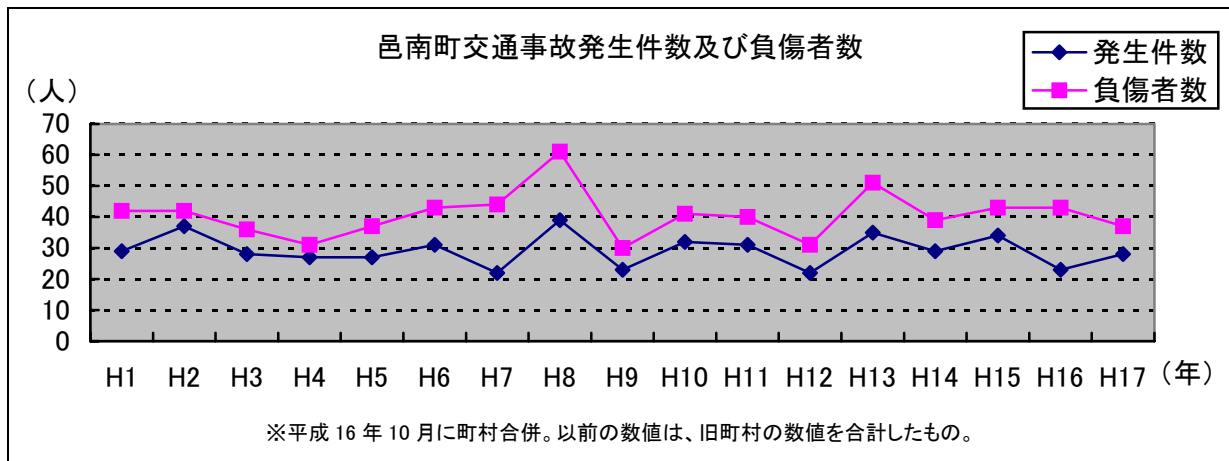


2 交通事故発生件数及び負傷者数

島根県内においては、交通事故発生件数及び負傷者数は、それぞれ昭和 44 年に 4,341 件、5,577 人と死者数と同様にピークを記録し、その後減少傾向を続けながら、昭和 59 年には発生件数 2,290 件、負傷者数 2,832 人まで減少しました。

その後、増減を繰り返しながら徐々に増勢に転じました。過去 10 年では平成 13 年の 3,376 件、3,899 人をピークに減少を続け、平成 17 年には、発生件数 3,017 件、負傷者数 3,502 人と、発生件数は 4 年連続の減少となっています。

邑南町においては、平成元年からの記録をみると、平成 8 年の事故発生件数が 39 件、負傷者数が 61 人と最高となっていますが、全体的に横ばいに推移しています。



II 道路交通を取り巻く状況の展望

少子高齢化の傾向は、今後も続くことが予測され、これに伴って、町内の免許保有者も高齢者の割合が高くなってきます。島根県内では高齢者の事故が増えていることを考慮すると、総合的な高齢者対策が重要となります。

第2節 道路交通の安全についての対策

1 道路交通環境の整備

道路交通環境の整備については、これまでも警察や道路管理者等、関係機関の連携による対策を推進してきたところでありますが、今後は、これまでの対策に加え、少子高齢化等の社会情勢の変化に対応し、身近な生活道路をはじめとして人優先の道路交通環境整備の強化を図っていく必要があります。

(1) 人優先の安全・安心な歩行空間の整備

これまでの交通安全対策は、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十分とはいえません。

このため、高齢者や子どもをはじめとする歩行者や自転車利用者の安全確保のため、通学路等の歩道整備をはじめ、歩行空間等のバリアフリー化など、人の視点に立った交通安全対策を推進します。

(2) 地域住民等と一体となった道路交通環境の整備

道路交通の安全は道路利用者の生活・社会活動等に密接に関係するため、地域の道路環境や利用実態及び交通状況等を確認し、地域の実情にあった道路交通環境の整備を行います。

(3) 効果的で重点的な事故対策の推進

事故危険箇所においては、道路改良や安全施設等の設置を行うとともに、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、警察署等関係機関と連携し、速やかに当該箇所の調査を行うとともに、発生要因に即した対策を早急に実施し、事故の再発防止に努めます。

(4) 円滑・快適で安全な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あり、道路の使用・占用の適正化等により、道路交通の円滑化を図ります。

(5) 災害に備えた道路交通環境の整備

豪雨等の異常気象時においても安全で信頼性の高い道路網を確保す

るため、法面等の防災対策をはじめ、地域の生命線となる道路の整備を行うとともに、災害発生時においては、道路の被災状況等を迅速かつ的確に収集し、復旧や迂回路等の確保と利用者等への情報提供を行います。

2 交通安全意識の普及徹底

交通安全教育は自他の生命尊重という理念の下に、交通安全意識の向上と交通マナーの習得が目的であり、個々の成長過程に合わせた生涯にわたる学習が大切です。

このため、幼児から成人に至るまで、心身の発達段階やライフステージに応じた段階的かつ体系的な交通安全教育を行う必要があります。

(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

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、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と交通マナーの習得をはじめ、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技能と知識の習得を目標とします。

そのために、専門的知識を有する交通安全指導員の活用を図るとともに、家庭における教育はもとより、地域をはじめ関係機関・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における交通安全教育を推進します。

② 児童に対する交通安全教育

児童に対する交通安全教育は、心身の発達段階や地域の実情に応じて、歩行者及び自転車利用者として必要な技能と知識の習得をはじめ、道路の交通状況に応じて安全に通行するための危険予測と、これを回避し安全に通行するための意識と能力の高揚を目標とします。

そのために、家庭における教育はもとより、地域をはじめ関係機関・団体等と連携・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の交通安全教育を実施します。

③ 生徒に対する交通安全教育

生徒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技能と知識の十分な習得はもとより、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、他人の安全にも配慮できるような意識の高揚を目標とします。

そのために、家庭における教育はもとより、地域をはじめ関係機関・

団体等と連携・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の交通安全教育を実施します。

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、道路の交通状況に応じて安全に通行するための実践的スキルと交通ルール等の知識習得を目標とします

高齢者に対する交通安全教育を推進するため、参加・体験・実践型の交通安全教育を推進するとともに、反射材等、交通安全用品の普及にも努めます。

また、高齢運転者に対しては、関係機関・団体等と連携し、個別に安全運転の指導等を行う講習会等の受講機会の拡大を図るとともに自発的な受講促進に努めます。

⑤ 障害者に対する交通安全教育

障害者に対しては、交通安全に必要なスキルと知識の習得のため、地域における福祉活動の場や町内の福祉施設において、障害の程度に応じた交通安全教育を推進します。

⑥ 効果的な交通安全教育の推進

交通安全教育を行うに当たっては、歩行者等が安全に道路を通行するために必要なスキルや知識を習得することはもとより、その必要性について理解するため、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に活用します。

(2) 交通安全に関する普及啓発活動の推進

① 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推進を図ります。

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、各種広報媒体を利用し、広く町民に浸透するよう積極的な広報啓発活動を展開します。

② 交通安全運動の推進

町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、関係機関・団体等との連携により交通安全運動を組織的・継続的に展開します。

交通安全運動の実施に当たっては、事前に、運動の趣旨、実施期間、重点目標、実施計画等について広く住民に周知し、住民参加型運動の充実・発展を図ります。

③ 自転車の安全利用の推進

夕暮れ時から夜間にかけて自転車の重大事故が多発する傾向にあることを踏まえ、自転車の灯火点灯を推進します。

④ シートベルトとチャイルドシートの正しい着用の徹底

シートベルトとチャイルドシートの着用効果と正しい着用方法について、関係機関・団体等との連携により積極的に普及啓発活動を展開します。

⑤ 夜光反射材の普及促進

夜間における歩行者と自転車利用者の事故防止に効果が期待できる、夜光反射材の普及推進に努めます。

⑥ 飲酒運転追放

「飲んだら乗らない、乗るなら飲まない・飲ませない」の飲酒運転追放三ない運動を推進します。

⑦ 効果的な広報の実施

交通安全に関する広報については、日常生活に密着した内容はもとより、具体的に訴求力の高い広報を実施します。

広報の方法としては、町広報紙のほか、防災無線、インターネット利用して効果的な広報を実施します。

(3) 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進等

交通安全指導員や交通安全母の会等の交通ボランティアに対して、その主体的な活動及び相互間の連絡協力体制の整備を促進します。

第3章 踏切道における交通の安全

第1節 踏切事故のない町を目指して

島根県では、踏切事故の減少に向けて、第7次島根県交通安全計画及び第7次島根県踏切事故防止総合対策に基づき、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にあります。

こうした現状を踏まえ、邑南町としても、関係機関と連携を図りながら、踏切事故防止対策を総合的かつ積極的に推進することにより、踏切事故のない町を目指します。

I 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、平成13年度から平成17年度まで（第7次交通安全計画期間）の発生件数が23件、死傷者数は15人であり、平成8年度から平成12年度まで（第6次交通安全計画期間）の発生件数22件及び死傷者数10人と比較して、発生件数、死傷者数ともに増加しています。

II 近年の踏切事故の特徴

近年の踏切事故の特徴としては、原因別でみると、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突したものが半数以上を占めています。

第2節 踏切道における交通安全対策

I 関係機関との連携

踏切道の現状を確認し、安全対策等が必要な場合には、関係機関と連携を図りながら、必要な対策を求めていきます。

