

## 第 10 次

# 益 田 市 交 通 安 全 計 画

(平成 28 年度～平成 32 年度)

島根県益田市

## ま え が き

この益田市交通安全計画は、交通安全対策基本法（昭和45年法第110号）第26条第1項に基づき、平成28年度から平成32年度までの5年間に、益田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、国、県、市及び関係機関、交通安全関係団体が市民の理解と協力のもと、地域の交通実態に即した効果的な交通安全施策を推進していくものです。

昭和46年以降、9次にわたる益田市交通安全計画を策定し交通安全対策を推進してきた結果、第9次計画（平成23年度から平成27年度）の実施期間である5年間と第8次計画（平成18年度から平成22年度）の実施期間の5年間の交通事故発生状況を比較すると、交通事故件数及び死傷者数は約3割減少しました。

これは、国、県、市及び関係機関、交通安全関係団体のみならず、市民一人ひとりの交通安全に関する取組みの成果であり、関心の高まりの結果であると考えられます。

しかしながら、高齢者が関与する交通事故の割合は増加傾向にあり、さらなる対策の実施により、事故そのものを減少させることが求められています。

国の第10次交通安全基本計画は、「平成32年までに24時間死者数を2,500人以下とし、世界一安全な道路交通を実現する。」という道路交通の安全についての目標を掲げ、また、県においても、「交通事故ゼロ」の島根を目指していることから、益田市においてもこの高い目標の実現に向け、高齢社会への対応や歩行者の安全確保等の対策に重点をおいて、積極的かつ着実に取り組んでいくこととします。

交通事故のない社会を実現するため、国、県、市及び交通安全関係団体のみならず、市民一人ひとりが、交通事故の危険性を十分認識し、交通事故のない社会を目指し、交通事故を起こさない、交通事故に遭わないという意識を再認識し、自ら安全で安心な交通社会を構築していこうとする意識を持つことが重要です。

市民の皆さまにおかれましても、それぞれの立場でこの計画の実現に向けて、積極的に対策に取り組んでいただきますようお願いいたします。

# 目 次

計画の基本的な考え方	1
<b>1 計画の基本理念</b>	1
(1) 交通事故のない益田を目指して	
(2) 人優先の交通安全思想	
(3) 交通社会を構成する三要素	
(4) 情報通信技術（ICT）の活用	
(5) 救助・救急活動及び被害者支援の充実	
(6) 参加・協働型の交通安全活動の推進	
(7) 効果的・効率的な対策の実施	
(8) 公共交通機関等における一層の安全の確保	
<b>2 計画の性格・期間</b>	3
<b>3 交通安全計画における目標</b>	3
(1) 道路交通の安全についての目標	
(2) 鉄道交通の安全についての目標	
(3) 踏切道における交通安全についての目標	
<b>第1章 道路交通の安全</b>	
<b>第1節 道路交通事故のない益田を目指して</b>	
<b>I 道路交通事故の現状</b>	6
1 交通事故発生件数、死者数及び負傷者数	6
2 過去5年間の交通死亡事故の特徴とその要因	6
<b>II 道路交通を取り巻く状況の展望</b>	7
<b>第2節 道路交通の安全についての対策</b>	
<b>I 今後の道路交通安全対策を考える視点</b>	8
1 交通事故による被害を減らすために重点的に対応すべき対象	8
(1) 高齢者及び子どもの安全確保	
(2) 歩行者及び自転車の安全確保	
(3) 生活道路における安全確保	
2 交通事故が起きにくい環境をつくるために留意すべき事項	9
(1) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進	
(2) 地域ぐるみの交通安全対策の推進	
<b>II 道路交通安全対策</b>	10
1 道路交通環境の整備	10
(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	
(2) 幹線道路における交通安全対策の推進	
(3) 交通安全施設等整備事業の推進	
(4) 無電柱化の推進	

(5) 効果的な交通規制の実施	
(6) 自転車利用環境の総合的整備	
(7) 高度道路交通システム（ITS）の活用	
(8) 交通需要マネジメントの推進	
(9) 災害に備えた道路交通環境の整備	
(10) 総合的な駐車対策の推進	
(11) 道路交通情報の充実	
(12) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備	
<b>2 交通安全意識の普及徹底</b> .....	18
(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	
(2) 効果的な交通安全教育の推進	
(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進	
(4) 交通安全に関する民間団体等による主体的活動の推進	
(5) 市民の参加・協働の推進	
<b>3 安全運転の確保</b> .....	24
(1) 運転者教育等の充実	
(2) 市民の立場に立った運転免許業務の推進	
(3) 道路交通に関する情報の充実	
(4) 自転車の安全性の確保	
<b>4 道路交通秩序の維持</b> .....	26
(1) 交通の指導の強化等	
(2) 暴走族対策の強化	
<b>5 救助・救急活動の充実</b> .....	27
(1) 救助・救急体制の整備	
(2) 救急医療体制の整備	
(3) 救急関係機関の協力関係の確保等	
<b>6 被害者支援の充実と推進</b> .....	29
(1) 交通事故相談業務の充実	
(2) 損害賠償の請求についての援助等	
(3) 交通事故被害者支援の充実強化	
(4) 無保険（無共済）車両対策の徹底	
<b>7 調査研究の充実</b> .....	30
(1) 道路交通の安全に関する研究の推進	
(2) 道路交通事故の分析と活用	
(3) 高齢者の交通事故防止に関する調査に基づく対策	

## 第2章 鉄道交通の安全

### 第1節 鉄道事故のない益田を目指して

I 全国及び島根県内の鉄道事故の状況 .....	32
II 近年の事故の特徴 .....	32

<b>第2節 鉄道交通の安全についての対策</b>	
I 今後の鉄道交通安全対策を考える視点	33
II 鉄道交通安全対策	33
1 鉄道施設等の安全性の向上	33
2 鉄道交通の安全に関する知識の普及	33
3 鉄道の安全な運行の確保	33
(1) 気象情報等の充実	
(2) 大規模な事故等が発生した場合の適切な対応	
4 救助・救急活動の充実	34
5 被害者支援の推進	34

### 第3章 踏切道における交通の安全

<b>第1節 踏切事故のない益田を目指して</b>	
I 島根県の踏切事故の状況	36
II 近年の踏切事故の特徴	36
<b>第2節 踏切道における交通の安全についての対策</b>	
I 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点	37
II 踏切道における交通安全対策	37
1 踏切道の立体交差化、構造の改良促進	37
2 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施	37
3 踏切道の統廃合の促進	38
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	38

# 計画の基本的な考え方

## 1 計画の基本理念

### (1) 交通事故のない益田を目指して

益田市では、平成7年に人口が自然減に転じ、若年層の転出超過等による社会減も加わり人口減少がさらに進むなか、高齢化率は平成27年度に34.6%に達し全国でも上位にあります。

益田市内でも、交通事故により毎年多くの方が被害に遭われており、交通安全の確保は、安全で安心なまちづくりを進めていくための重要な要素です。

これまで本市では、交通安全の総合的な推進を図るため、交通安全対策基本法（昭和45年法第110号）に基づき、昭和46年以降、5年ごとに9次にわたって「益田市交通安全計画」を策定し、各種の施策を実施してきた結果、交通事故死者数は10年前の半数以下にまで減少しました。

しかし、各年齢層で死者が減少しているなか、高齢者の交通事故死者の減少幅は少なく、全死者数に占める高齢者の割合は依然として高く、高齢者の交通事故抑止対策が喫緊の課題となっています。

交通事故が大幅に減少したとはいえ、更なる対策の実施が必要であることから、人命尊重の理念に立ち、人優先の交通安全意識の定着による「交通事故ゼロ」の益田を目指し、平成28年度を初年度とする「第10次益田市交通安全計画」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。

### (2) 人優先の交通安全思想

道路交通については、自動車と比較して弱い立場にある歩行者の、また、全ての交通について、高齢者、障がい者、子ども等の交通弱者の安全を一層確保することが必要です。

交通事故がない社会は、交通弱者が社会的に自立できる社会でもあり、「人優先」の交通安全思想を基本とし、あらゆる施策を推進します。

### (3) 交通社会を構成する三要素

本計画においては、「道路交通」、「鉄道交通」、「踏切道における交通」のそれぞれの陸上交通の安全分野ごとに、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。

具体的には、交通社会を構成する「人」、自動車や鉄道などの「交通機関」及び活動する場としての「交通環境」の三つの要素について、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。

#### ア 人間に係る安全対策

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、交通安全意識の徹底、運転の管理の改善、労働条件の適正化等を一体的に推進することが重要です。

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、指導の強化を図ることに加え、市民一人ひとりが、自ら安全で安心な交通社会を構築していこうとする前向きな意識を持つことが重要であることから、交通安全教育

普及啓発活動を推進します。

安全意識の高揚のため、交通事故の被害者及びその家族又は遺族（以下、「交通事故被害者等」という。）の声を、直接市民が聞く機会をつくることも有効です。

さらに、市民が身近な地域や団体において、地域の課題を意識し自ら具体的な目標や方針の設定や、交通安全の活動に参加するなど、安全で安心な交通社会の構築をめざし、具体的な行動を起こすような仕組みづくりが必要です。

このため、計画の策定にあたっては、島根県の計画を踏まえつつ、市内各地の社会情勢や交通情勢等を十分考慮し、市民の意向を反映させます。

#### イ 交通機関に係る安全対策

人間はミスをおかすものとの前提の下で、それらのミスが事故に結び付かないように、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、さらに、必要な検査等を実施し得る体制を充実させるものとします。

#### ウ 交通環境に係る安全対策

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提供の充実、施設の老朽化対策等を図るものとします。

また、交通環境の整備に当たっては、人優先の考えの下、人間自身の移動空間と自動車や鉄道等の交通機関との分離を図るなどにより、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ものとします。

特に、道路交通においては、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において、歩道の整備を積極的に推進するなど、人優先の交通安全対策の更なる実施を図ります。

#### (4) 情報通信技術（ICT）の活用

人間、交通機関、交通環境の三要素を結び付けるものとして、また、三要素をそれぞれの施策効果を高めるものとして、情報の役割は重要です。

特に情報通信技術（ICT）の活用は、人の認知や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、さらには、それによる被害を最小限にとどめるなど、交通安全に大きく貢献することが期待されます。

このようなことから、高度道路交通システム（ITS）の取組を積極的に推進し、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・強化の推進を図ります。

#### (5) 救助・救急活動及び被害者支援の充実

交通事故が発生した場合に負傷者の救命を図り、また、被害を最少に抑えるため、迅速な救助・救急活動の充実、負傷者の治療の充実等を図ることが重要です。

また、犯罪被害者等基本法（平成16年法第161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ります。

#### (6) 参加・協働型の交通安全活動の推進

交通事故防止のためには、県、警察、市、関係民間団体等が緊密な連携の下に施策を推進するとともに、市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なことから、交通の安全に関する施策に計画段階から市民が参加できる仕組みづ

くり、市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り組み等により、参加・協働型の交通安全活動を推進します。

#### (7) 効果的・効率的な対策の実施

現在、市では、悲惨な交通事故の根絶を目指し、厳しい財政事情を踏まえつつも、交通安全対策を進めています。

このため、地域の交通実態に応じ、少ない予算で最大限の効果を挙げることができるような対策に集中して取り組むとともに、ライフサイクルコストを見通した信号機等の整備を図るなど効率的な予算執行に配慮します。

また、交通の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するので、有機的に連携させ、総合的かつ効果的に実施することが肝要です。

これらの施策は、少子高齢化、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させるとともに、その効果等を勘案して、適切な施策を選択し、これを重点的かつ効果的に実施するものとします。

さらに、交通の安全は交通需要や交通の円滑性・快適性と密接な関連を有するものであるため、自動車交通量の拡大の抑制等によりこれらの視点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も視野に入れた取組を行っていくものとするほか、地震や津波等に対する防災の観点にも適切な配慮を行うものとします。

#### (8) 公共交通機関等における一層の安全の確保

このほか、市民の日常生活を支え、一たび交通事故等が発生した場合には、大きな被害となる公共交通機関等の一層の安全を確保するため、事業者が社内一丸となった安全管理体制を構築・改善するものとします。

さらに、事業者は、多くの利用者を安全に目的地に運ぶ重要な機能を担っていることに鑑み、運転者等の健康管理を含む安全対策に一層取り組む必要があります。

また、2020年には東京オリンピック・パラリンピック競技大会が開催され、本市を訪れる外国人旅行者等の増加が見込まれることを踏まえ、公共交通機関等へのテロや犯罪等の危険行為により交通安全が脅かされることのないよう、県のテロ対策等とあいまって公共交通機関等の安全を確保していくものとします。

## 2 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10次交通安全計画に基づき、市が実施す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、市が定める交通安全計画の指針となるものです。

また、この計画の期間は、平成28年度から平成32年度までの5年間とします。

## 3 交通安全計画における目標

### (1) 道路交通の安全についての目標

《交通安全対策における究極の目標は、「交通事故ゼロの益田」の実現ですが、そこに至るまでの本計画期間中における目標は次のとおりとします。》

目標	①交通事故死者数	2人以下
	②交通事故死傷者数	90人以下
	③高齢者交通事故死者数	1人以下

本市においては、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年までに達成すべき年間の24時間死者数及び死傷者数の数値目標を以下のとおりとし、その実現を図ります。

① 交通事故死者数

県の第10次交通安全計画及び本市の交通事故発生状況、県の交通安全計画における抑止目標をもとに本市の人口比率に基づき、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2人以下とすることを目指します。

② 交通事故死傷者数

本計画における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90人以下とすることを目指します。

③ 高齢者交通事故死者数

本市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である1人以下とすることを目指します。

(2) 鉄道交通の安全についての目標

目標	①乗客の死者数ゼロ
	②運転事故全体の死者数減少

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、近年の事故等の特徴等を踏まえ、ホームでの接触事故等を含む事故全体の死者数を減少させることが重要です。

市民の理解と協力の下、第2章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継続すること、及び事故全体の死者数を減少させることを目指すものとします。

(3) 踏切道における交通安全についての目標

目標	踏切事故件数ゼロ
----	----------

踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、市民の理解と協力のもと、第3章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、踏切事故件数ゼロを目指すものとします。

# 第1章 道路交通安全の安全

## 1 道路交通事故のない益田を目指して

- 人命尊重の理念に基づき、究極的には、交通事故のない益田を目指します。
- 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ります。



## 2 道路交通安全についての目標

- 年間の24時間死者数 2人以下
- 年間の交通事故死傷者数 90人以下
- 年間の高齢者交通事故死者数 1人以下



## 3 道路交通安全についての対策

### 《視点》

- 1 交通事故による被害を減らすために重点的に対応すべき対象
  - ① 高齢者及び子どもの安全確保
  - ② 歩行者及び自転車の安全確保
  - ③ 生活道路及び幹線道路における安全確保
- 2 交通事故が起きにくい環境をつくるために重視すべき事項
  - ① 先端技術の活用推進
  - ② 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進
  - ③ 地域ぐるみの交通安全対策の推進



### 《7つの柱》

- ① 道路交通環境の整備
- ② 交通安全意識の普及徹底
- ③ 安全運転の確保
- ④ 道路交通秩序の維持
- ⑤ 救助・救急活動の充実
- ⑥ 被害者支援の充実と推進
- ⑦ 調査研究の充実

# 第1章 道路交通の安全

## 第1節 道路交通事故のない益田を目指して

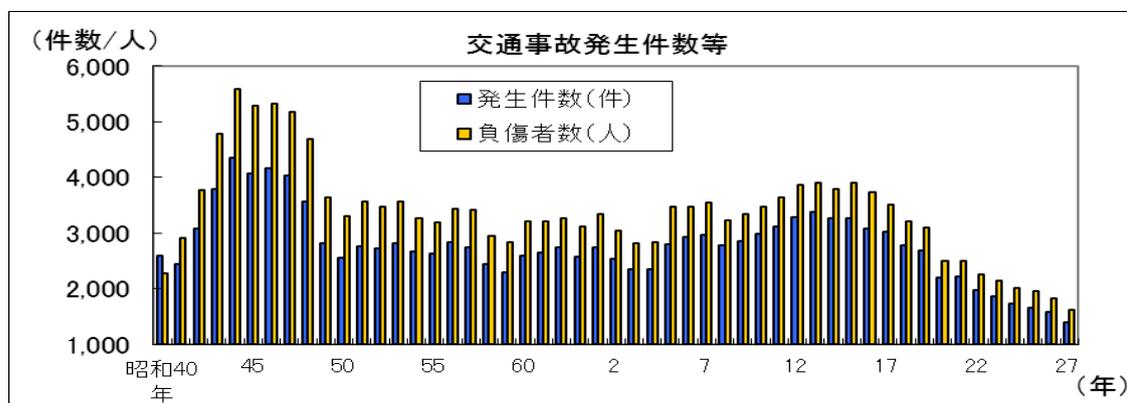
### I 道路交通事故の現状

#### 1 交通事故発生件数、死者数及び負傷者数

本市の交通事故による死者数は、平成18年及び平成23年に5人と最多になっています。

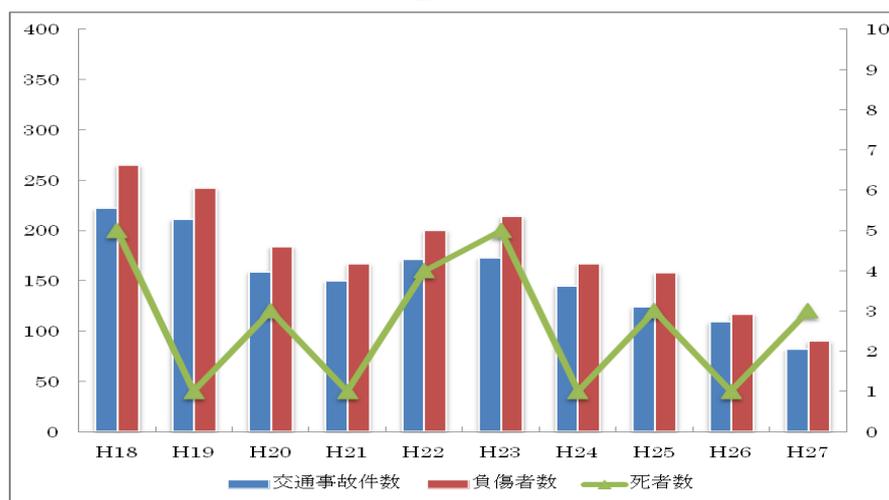
交通事故件数は、島根県全体と同様に減少傾向にあり、10年前の半数以下にまで減少しています。

県内交通事故発生状況



(資料出所：県警察本部)

市内交通事故発生状況



(資料出所：益田警察署)

#### 2 過去5年間の交通死亡事故の特徴とその要因

過去5年間の市内における交通死亡事故の特徴とその主な要因としては、次に掲げるとおりです。

## 【特徴】

- ① 夜間における死者数が多い。
- ② 国道における死者数が多い。
- ③ 高齢者の死者数が多い。

## 【要因】

この交通事故の特徴に対応する主な要因としては、次のようなものがあります。

- ① 市民の生活時間の変化や経済活動の 24 時間化等に伴い夜間交通量が増加している。
- ② 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。
- ③ 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。
- ④ 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の割合が増加している。

市内の交通事故死者数

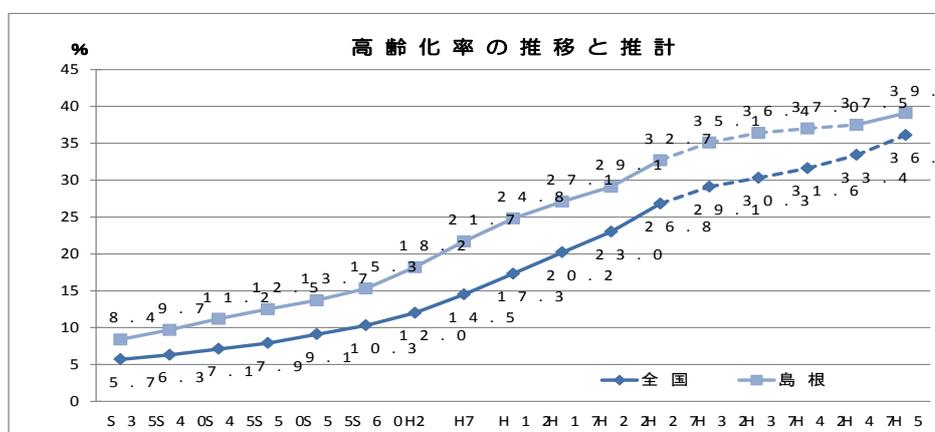
	H23	H24	H25	H26	H27
死者数	5	1	3	1	3
夜間の死者数	2	0	3	0	3
国道の死者数	5	0	3	0	3
高齢者の死者数	3	1	3	1	0
歩行中の死者数	2	0	2	0	1
うち高齢歩行者	1	0	2	0	0
若年層の死者数	0	0	0	0	0
自転車乗車中の死者	0	0	0	0	0
飲酒運転による死者	0	0	0	0	0

(資料出所：益田警察署)

## II 道路交通を取り巻く状況の展望

島根県の運転免許人口は、今後県人口の減少に伴い、横ばいから緩やかな減少の傾向になることが見込まれています。

全国と島根県の高齢化率の推移



資料出所：昭和 35 年～平成 22 年 総務省「国勢調査」

平成 22 年～平成 52 年 国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口」（平成 25 年 3 月推計）

しかし、高齢者人口の割合が増加していく中、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重要です。

島根県の運転免許人口の推移

	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27
免許人口	463,960	464,485	464,685	464,547	463,890	463,806	463,725	464,575	463,973	463,129
指数	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
高齢者免許人口	82,605	86,020	89,656	92,526	93,450	95,315	102,401	109,666	116,708	121,811
指数	100	104	109	112	113	115	124	133	141	147
構成比(%)	17.8%	18.5%	19.3%	19.9%	20.1%	20.6%	22.1%	23.6%	25.2%	26.3%

(資料出所：県警察本部)

## 第2節 道路交通の安全についての対策

近年、市内においては、交通事故件数や死者数、負傷者数が減少している状況から、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ったものと考えられます。

このため、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、次の7つの柱で交通安全対策を実施します。

- |               |               |
|---------------|---------------|
| 1 道路交通環境の整備   | 5 救助・救急活動の充実  |
| 2 交通安全意識の普及徹底 | 6 被害者支援の充実と推進 |
| 3 安全運転の確保     | 7 調査研究の充実     |
| 4 道路交通秩序の維持   |               |

今後、交通安全対策の実施にあたっては、可能な限り、対策ごとの目標を設定するとともに、次のような2つの視点を重視して対策の推進を図ります。

### I 今後の道路交通安全対策を考える視点

#### 1 交通事故による被害を減らすために重点的に対応すべき対象

##### (1) 高齢者及び子どもの安全確保

本市では、高齢化が進行し、高齢者が当事者となる交通事故も増加していることから、高齢者が安全にかつ安心して外出や移動ができるような交通社会の形成が必要です。

そのためには、高齢者が主として歩行及び自転車等を交通手段とする場合と自動車を運転する場合など、高齢者の交通事情に応じたきめ細かな交通安全対策が重要となります。

特に、高齢者の交通安全を図っていくためには、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していくことや、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、身近な地域で生活に密着した交通安全活動を推進する必要があります。

また、高齢運転者の増加が予想されることから、高齢者が事故を起こさないようにするための対策が必要です。

さらに、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。

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、防犯の観点はもちろんのこと、子どもを交通事故から守る交通安全対策が一層求められます。

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

島根県では、交通事故死者数に占める歩行者の割合が過去10年間で3割を超え、その内高齢歩行者は8割弱を占めています。

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ます。

このような情勢を踏まえ、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を一層進めるなど、歩行者の安全確保を図る対策を推進していく必要があります。

また、島根県においては、交通事故死者数が減少傾向にある中、自転車乗用中の死者は1桁台で推移し、年によって増減を繰り返しています。

自転車関連事故についても交通事故全体の約1割を占め、平成27年の自転車事故の約4割は自転車利用者側にも違反が存在しています。

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、それぞれの対策を講じる必要があります。

生活道路や幹線道路において、自動車や歩行者と自転車利用者の共存が図れるよう、自転車の走行空間の確保を積極的に進める必要があります。

また、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背景にあり、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。

## (3) 生活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。

今後は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、幹線道路を走行すべき自動車の生活道路への流入を防止するため幹線道路における交通安全対策等を推進するなど総合的な対策を一層推進する必要があります。

このためには、地域住民の主体的な参加と取組が不可欠であり、対策の検討や関係者間で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となります。

## 2 交通事故が起きにくい環境をつくるために留意すべき事項

### (1) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進

これまで講じた総合的な交通安全対策により、交通事故を大幅に減少させてきま

したが、安全運転義務違反に起因する死亡事故は、依然として多く、その割合も高くなっています。

安全運転義務違反による交通事故の発生時間、場所、形態等の詳細な情報に基づいた分析を実施し、よりきめ細かな対策を効果的かつ効率的に実施することで、交通事故の抑止に生かしていく必要があります。

## (2) 地域ぐるみの交通安全対策の推進

交通事故の発生場所・形態など事故特性に応じた対策を実施していくためにも、インターネット等を通じた交通事故情報の提供に努め、これまで以上に地域住民に交通安全対策に関心を持ってもらい、地域における安全安心な交通社会の形成を自らの問題として積極的な参加を促し、市民主体の意識を醸成していく必要があります。

また、安全な交通環境の実現のためには、地域における交通情勢を踏まえ、交通社会の主体となる運転者、歩行者等の意識や行動を周囲・側面からサポートしていく社会システムを、行政、関係団体、住民などの協働により形成していく必要があります。

現在取り組んでいる飲酒運転対策、自転車の交通安全対策などについては、積極的な情報共有を図っていく必要があります。

## II 道路交通安全対策

### 1 道路交通環境の整備

- 交通事故は、事故発生地点の道路種別、沿道条件、道路構造、交通状況などが複雑に絡み合っており、構成される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、幹線道路が生活道路でもあることから起因する交通事故の防止のため、生活道路への通過交通流入対策も含め、自動車交通を担う幹線道路等と歩行者中心の「暮らしのみち」（生活道路）の機能分化を進めていく必要があります。

- 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、効率的に事故を削減していく観点から、交通状況や事故の発生状況を踏まえ、重点的に推進する必要があります。
- 少子高齢化が進展する中、子どもを事故から守り、高齢者や障がい者が安全にかつ安心して外出できる交通社会の形成のため、安全・安心な歩行空間の確保された交通安全施設の整備など、交通環境の整備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【重点事項】

これまで一定の成果を上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です。

このため地域の協力を得ながら、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していく必要があります。

##### ア 生活道路における交通安全対策の推進【重点事項】

データや、地域の顕在化したニーズ等に基づき抽出した交通事故の多いエリアにおいて、市や関係機関、地域住民等が連携し、徹底した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、子どもや高齢者等が安心して通行できる道路空間の確保を図ります。

生活道路及び生活道路に接する国道・幹線道路等については、歩行者・自転車利用者の安全な通行を確保するため、最高速度を30キロメートル毎時の区域規制を前提とした「ゾーン30」を整備・拡充するなどの低速度規制を実施するほか、道路管理者と関係機関が連携し、歩道の整備、路側帯の設置・拡幅、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（平成18年法第91号。以下「交通バリアフリー法」という。）に基づき、生活関連経路を構成する道路を中心に、音響式信号機や、歩行者と車両の通行を時間的に分離して歩行者と車両との交通事故を防止する歩車分離式信号の導入などにより、歩行者や自転車利用者の安全な通行を確保します。

また、現在、「ゾーン30」として指定しているあけぼの西町及びあけぼの東町地内の一部市道以外の生活道路においても、歩道の整備を推進するとともに、必要に応じて、自動車の速度の抑制、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・自動車の通行区分の明示等を進め、それぞれが共存する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【重点事項】

通学路における交通安全を確保するため、定期的な合同点検の実施等推進するとともに、関係機関が連携し、必要な対策を推進します。

高校、中学校に通う生徒、小学校、幼稚園、保育所及び児童館等に通う児童や幼児の通行の安全を確保するため、通学路、通園路の歩道整備を推進するとともに、路側帯のカラー舗装、押ボタン式信号機・歩行者用灯器の整備、横断歩道の拡充等により安全・安心な通学路等の整備を図ります。

#### ウ 高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備【重点事項】

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、バリアフリー対応型信号機、歩車分離式信号、エスコートゾーン等を整備します。

このほか、高齢運転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等を推進します。

また、交通バリアフリー法に基づき、駅の周辺地区等においては、公共交通機関等のバリアフリー化と連携しつつ、誰もが歩きやすい幅の広い歩道等の整備を面的に整備しネットワーク化を図ります。

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します。

#### (2) 幹線道路における交通安全対策の推進【重点事項】

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、地域の交通安全実績を踏まえた区間を優先的に選定し、対策立案段階では、これまでに蓄積してきた対策効果データにより対策の有効性を確認した上で次の対

策に反映する「成果を上げるマネジメント」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【重点事項】**

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に、次の手順により「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。

- (ア) 死傷事故率の高い区間や地域の交通安全の実情を反映した区間等、事故の危険性が高い特定の区間を第三者の意見を参考にしながら選定します。
- (イ) 地域住民に対し、事故危険区間であることの注意喚起を行うとともに、今後蓄積していく対策効果データを活用しつつ、事故要因に即した効果の高い対策を立案・実施します。
- (ウ) 対策完了後は、対策の効果を分析・評価し、必要に応じて追加対策を行うなど、評価結果を次の新たな対策の検討に活用します。

#### **イ 事故危険箇所対策の推進**

特に死傷事故率の高い幹線道路の区間及び交差点について指定している「事故危険箇所」における集中的な交通事故抑止対策を島根県公安委員会及び道路管理者と緊密に連携して推進します。

なお、現在、市内で「事故危険箇所」として指定されている栄町交差点については、平成26年2月に歩車分離式信号機の運用を開始しています。

危険箇所においては、このように信号機の改良・歩者分離式信号機の運用、道路標識の高輝度化、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。

#### **ウ 幹線道路における交通規制**

道路構造、交通安全施設の整備状況、交通状況、交通事故の発生状況等を勘案しつつ、速度規制等について見直しを行い、その適正化を図ります。

また、交通事故発生時、天候不良等の交通障害発生時には、その状況に即して臨時交通規制を迅速かつ的確に実施し、二次事故の防止を図ります。

#### **エ 重大事故の再発防止**

社会的に大きな影響を与える重大交通事故が発生した場合は、速やかに事故要因について調査するとともに、発生要因に則した所要の対策を講ずることにより、当該事故と同様な交通事故の再発防止を図ります。

#### **オ 適切に機能分担された道路網の整備**

- (ア) 高速自動車国道等から居住地域内道路に至るネットワークを体系的に整備するとともに、歩道や自転車道等の整備を積極的に推進し、歩行者、自転車、自動車等の異種交通の分離を図ります。
- (イ) 幹線道路で囲まれた居住地域内や歩行者等の通行の多い商業地域内等においては通過交通をできる限り幹線道路に転換させるなど、道路機能の分化により生活環境を向上させるため、補助的な幹線道路、区画道路、歩行者専用道路等の系

統的な整備を行うとともに、島根県公安委員会により実施される交通規制・交通管制の連携を強化し、車両速度及び通過交通の抑制などの整備を総合的に実施します。

(ウ) 市民のニーズに応じた効率的な輸送体系を確立し、道路混雑の解消等円滑な交通流が確保された良好な交通環境を形成するため、道路交通、鉄道、海運、航空等複数の交通機関の連携を図った施策を推進し、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等を実施します。

(エ) 山陰自動車道については、平成 27 年 11 月に工事が始まった三隅・益田道路の早期開通に向け、引き続き働きかけを行うとともに、未事業化区間である益田・萩間の整備促進に向けた取組みを強化します。

また、市民生活の基盤強化を図る上で幹線道路網の整備に取り組めます。

#### カ 高速自動車国道等における事故防止対策の推進

高速自動車国道等においては、緊急に対処すべき交通安全対策を総合的に実施する観点から、交通安全施設等の整備を計画的に進めるとともに、適切な道路の維持管理、道路交通情報の提供等を積極的に推進し、安全水準の維持、向上を図ります。

また、高齢運転者に分かりやすい逆走防止対策にも取り組めます。

(ア) 逆走及び歩行者、自転車等の立入事案による事故防止のための標識・標示の整備、情報板の効果的な活用の推進等の総合的な事故防止対策を推進します。

(イ) 過労運転やイライラ運転を防止し、安全で快適な自動車走行に資するより良い走行環境の確保を図るため、事故や故障による停車車両の早期撤去による渋滞対策を推進します。

(ウ) 道路利用者の多様なニーズにこたえ、渋滞の解消および利用者サービスの向上を図るため、携帯電話、インターネット等広く普及している情報通信を活用して即時に道路交通情報提供を行う利用者サービスの向上等を推進します。

(エ) 現在進められている山陰自動車道の整備にあわせ、休憩機能、情報発信機能という基本機能に、防災拠点としての機能をあわせ持つ新たな「道の駅」の整備に取り組めます。

#### キ 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、次の方針により道路の改築等による交通事故対策を推進します。

(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、歩道等を設置するための既存道路の拡幅、バイパスの整備と併せた道路空間の再配分、自転車の通行を歩行者や車両と分離するための自転車道の設置等の道路交通の安全に寄与する道路の改築事業を推進します。

(イ) 交差点及びその付近における交通事故の防止と交通渋滞の解消を図るため、交差点の改良を推進します。

(ウ) 道路の機能と沿道の土地利用を含めた道路の利用実態との調和を図ることが交通の安全の確保に資することから、交通流の実態を踏まえつつ、沿道からのアクセスを考慮した副道等の整備、植樹帯の設置、路上駐停車対策等の推進を図ります。

(エ) 商業系地区等における歩行者及び自転車利用者の安全で快適な通行空間を確保するため、これらの者の交通量や通行の状況に即して、幅の広い歩道、自転

車道、コミュニティ道路、歩車共存道路等の整備を推進します。

- (ウ) 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、地区内の交通と観光交通、通過交通を適切に分離するため、歴史的地区への誘導路、地区内の生活道路、歴史のみちすじ等の整備を体系的に推進します。

#### ク 交通安全施設等の高度化

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、自動車の位置や目的地までの距離を容易に確認出来るようにするためのキロポスト（地点標）の整備を推進します。

また、夜間死亡事故に対処するため、道路照明・視線誘導標等の設置による夜間事故対策を推進します。

### (3) 交通安全施設等整備事業の推進

平成 27 年度から 32 年度までを計画期間とする社会資本整備重点計画（平成 27 年 9 月 18 日閣議決定）に即して、島根県公安委員会及び道路管理者と連携し、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交通安全施設等の整備を推進します。

#### ア 交通安全施設等の戦略的維持管理

平成 25 年に「インフラ老朽化対策の推進に関する関係省庁連絡会議」において策定された「インフラ長寿命化基本計画」等に即して、中長期的な視点に立った老朽施設の更新、施設の長寿命化、ライフサイクルコストの削減等を推進します。

#### 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下、「ゾーン 30」等の速度抑制、通過交通の抑制・排除等の面的かつ総合的な交通対策を推進します。

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、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、主要な生活関連経路を構成する道路を重点的に、音響式信号機等の整備、歩車分離式信号の運用や道路標識・道路標示の高輝度化等を推進します。

これらの施策の推進に当たっては、警察署と道路管理者とが緊密に連携し、地域住民等の意見を反映しつつ、地区等の事情を踏まえることにします。

#### ウ 幹線道路対策の推進

幹線道路の機能の維持向上のため、信号機の制御設定の計画的な見直し等を推進し、事故危険箇所において、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き、信号機の改良、交差点改良等総合的な対策を実施します。

#### エ 交通円滑化対策の推進

交通安全に資するため、信号機の改良、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等を推進するほか、不法占用物件の排除、道路の掘り返しの抑制など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ります。

#### オ 安全で快適な道路交通環境の実現

渋滞軽減等のための高度道路交通システム（ITS）の推進や、信号機の改良等により、死傷事故の抑止、渋滞の緩和等を図ります。

## カ 道路交通環境整備への住民参加の促進

安全な道路交通環境の整備に当たっては、道路利用者の視点を生かすことが重要であることから、地域住民や道路利用者の主体的な参加の下、交通安全施設等の点検を行う交通安全総点検を推進するとともに、「標識BOX」「信号機BOX」（はがき、インターネット等を利用して、運転者等から道路標識等に関する意見を受け付けるもの）等を活用して、道路利用者等が日常感じている意見を取り入れ、道路交通環境の整備に反映します。

また、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をつくり、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) 無電柱化の推進

歩道の幅員の確保や歩行空間のバリアフリー化等により歩行者の安全を図るため、安全で快適な通行空間の確保、道路の防災性の向上、良好な景観の形成、情報通信ネットワークの信頼性の向上、観光振興の観点から、新たな無電柱化計画を地域で策定し、道路の新設拡幅等を行う際に同時整備を推進するとともに、電線共同溝の浅層埋設等低コスト手法の導入によるコスト縮減等を図るほか、地上機器の小型化による歩行者の安全性確保などの取組により、無電柱化を推進します。

### (5) 効果的な交通規制の推進

それぞれの道路の社会的機能、道路の構造、交通安全施設の整備状況、交通流・量の状況等地域の実態等に応じ、速度規制や駐車規制など既存の交通規制を見直すなど、規制内容をより合理的なものにするよう努め、効果的な交通規制を行うことにより、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。

### (6) 自転車利用環境の総合的整備【重点事項】

#### 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、乗用車から自転車への転換を促進します。

増加している歩行者と自転車の事故を減らすため、自転車は車両であるとの原則の下、自転車道や自転車専用通行帯等の整備により、自転車利用環境の総合的な整備を推進します。

また、自転車を共同で利用するコミュニティサイクルなどの自転車利用促進策などの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年法第87号）に基づき、自転車等の駐車対策を総合的に推進するとともに、高齢者、障がい者等の移動の円滑化に資するため、関係機関・団体と連携した広報啓発活動等の違法駐車を防止する取り組み等を推進します。

### (7) 高度道路交通システム（ITS）の活用

道路交通の安全性、輸送効率及び快適性の向上を実現するとともに、渋滞の軽減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に、最先端の情報通信技術等を用いて、人と道路と車両とを一体のシステムとして構築する新しい道路交通システムであるITSを引き続き推進します。

また、環境に配慮した安全かつ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実証実験等の実施結果を踏まえ、ITS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。

#### **(8) 交通需要マネジメントの推進**

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、時差通勤・通学、フレックスタイム制の導入等により、道路利用の仕方に工夫を求め、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を推進します。

地域における自動車交通需要の調整を図ることにより、自動車からの窒素酸化物及び粒子状物質の排出量を削減し、あわせて温室効果ガスの排出削減を進めます。

##### **ア 公共交通機関利用の促進**

バスの定時運行の確保により利用者の利便性を向上させ、公共交通機関利用の促進を図るため、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等の整備の推進により、鉄道・バスの公共交通機関利用への転換による円滑な道路交通の実現を図ります。

##### **イ 交通需要の平準化**

交通渋滞の緩和のための、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。

#### **(9) 災害に備えた道路交通環境の整備【重点事項】**

災害に備えた道路や災害に強い交通安全施設等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を推進します。

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を推進します。

また、地震・津波等の災害発生時に、避難場所等となる「道の駅」について防災拠点としての活用を推進します。

##### **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、安全で円滑な道路交通を確保するため、交通流監視カメラ、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、被災地域への車両の流入抑制を行うとともに、被害状況を確認した上で、災害対策基本法の規定に基づく通行禁止等の必要な交通規制を迅速かつ的確に実施します。

#### エ 災害発生時における情報提供の充実

災害発生時において、道路の被災状況や道路交通状況を迅速かつ的確に収集・分析・提供し、緊急交通路、緊急輸送道路等の確保及び道路利用者等への交通情報の提供等に資するため、交通流監視カメラ、車両感知器、道路交通に関する情報提供装置等の整備を図るとともに、インターネット等を活用した道路・交通に関する災害情報等の提供を推進します。

### (10) 総合的な駐車対策の推進【重点事項】

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、道路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 きめ細かな駐車規制の推進

地域住民の意見要望等を十分に踏まえつつ、駐車規制の点検・見直しを実施するとともに、物流の必要性や自動二輪車の駐車需要等にも配慮し、地域の交通実態等に応じた規制を行うなど、きめ細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指向し、地域の実態に応じたメリハリのある指導等対策を推進します。

#### ウ 違法駐車を排除しようとする気運の醸成・高揚

違法駐車の排除及び自動車の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、地域住民の理解と協力を得ながら、違法駐車を排除しようとする気運の醸成・高揚を図ります。

### (11) 道路交通情報の充実【重点事項】

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国民のニーズに対応し、適時・適切な情報を提供するため、ICT等を活用して、道路交通情報の充実に努めます。

#### 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応じて道路利用者に対し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、光ビーコン、交通流監視カメラ、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・提供体制の充実に努めます。

#### イ 分かりやすい道路交通環境の確保

時間別・車種別等の交通規制の実効を図るための視認性・耐久性に優れた大型固定標識及び路側可変標識の整備並びに利用者のニーズに即した系統的で分かりやすい案内標識の整備を推進します。

また、主要な幹線道路の交差点及び交差点付近において、地図を活用した多言語表記の実施等により、国際化の進展への対応に努めます。

### (12) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

円滑・快適に利用できる道路交通環境を整備することが交通安全の推進には不可欠です。

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、冬季の積雪・路面凍結対策などの地域に応じた安全の確保などを図ります。

#### 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、実態把握、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

過労運転に伴う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「道の駅」等の休憩施設等の整備を積極的に推進します。

#### ウ 道路法に基づく通行の禁止又は制限

道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するため、道路の破損、欠壊又は異常気象などにより交通が危険であると認められる場合及び道路に関する工事のためやむを得ないと認められる場合には、道路法（昭和 27 年法第 180 号）に基づき、迅速かつ的確に通行の禁止又は制限を行います。

#### エ 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、信号灯器の縦型化、信号機付加の押ボタンのソフトタッチ式改良等を推進するとともに、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、流雪溝、チェーン着脱場等の整備を推進します。

さらに、安全な道路交通の確保に資するため、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します。
- 交通の安全は、市民一人ひとりの安全意識により支えられることから、交通対策

協議会等の交通安全推進機関、団体が相互に連携して、市民挙げての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を高める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等の推進

幼児から高齢者に至るまで、ライフステージに応じて段階的かつ体系的な交通安全教育を行うとともに、若者が交通社会の一員として自ら主体的に交通安全の啓発に取り組めるような環境を整備します。

また、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、高齢者の特性を知り、高齢者に配慮する意識を高めるよう啓発指導を推進します。

##### 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します。

幼稚園・保育所及び認定こども園においては、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。

また、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

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します。

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模範的な行動をとり、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、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講習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

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します。

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、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。

中学校における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作成・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

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な健全な社会人を育成することを目標とします。

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、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更に理解を深めるとともに、生徒の多くが、近い将来、普通免許等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。

高等学校における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作成・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

成人に対する交通安全教育は、自動車等の安全運転の確保の観点から、運転免許取得時及び免許取得後の運転者の教育を中心として行うほか、社会人、大学生等に対する交通安全教育の充実に努めます。

免許取得後の運転者教育は、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、公安委員会が行う各種講習、自動車教習所、交通安全団体及び事業所の安全運転管理者等が行う交通安全教育を中心として行います。

また、関係機関団体、交通ボランティア等による交通安全のための諸活動を促進します。

#### カ 高齢者に対する交通安全教育の推進【重点事項】

高齢者に対する交通安全教育は、運転免許の有無等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を理解してもらうこと、さらに運転者として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、幹線道路での逆走防止を含めた実践的技能及び交通ルール等の知識を習得してもらうことを目標とします。

本市における交通事故に関与する高齢者の割合は増加傾向にあり、高齢者に対する交通安全教育の充実に努めます。

(ア) 高齢者に対する交通安全教育を推進するため、交通安全指導担当者の養成、

指導体制の充実に努めるとともに、地域における交通安全リーダーを対象とした参加・体験・実践型の交通安全教育を推進します。

- (イ) 関係団体、交通ボランティア、医療機関・福祉施設関係者等と連携して、特に交通安全教育を受ける機会がなかった高齢者を中心に交通安全教室等の開催や可搬式運転適性検査機器等を活用するほか、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。
- (ウ) 平素から高齢者と接する機会が多い福祉関係者をはじめ民間ボランティア等と連携し、全高齢者を対象に家庭訪問による個別指導や助言等が地域ぐるみで行われるよう努めます。

その際、夜光反射材の活用等交通安全用品の普及にも努めます。

- (エ) 高齢運転者に対しては、高齢者講習及び更新時講習における高齢者学級の内容の充実に努めるほか、関係機関・団体、自動車教習所等と連携して、個別に安全運転の指導を行う講習会等を開催し、高齢運転者の受講機会の拡大を図ります。
- (オ) 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に努めます。
- (カ) 高齢者を対象とした交通安全のための諸活動を促進するとともに、地域や家庭において高齢者に対して地域の実態に応じた適切な助言等が行われるよう、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

障がい者に対しては、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

外国人に対しては、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。

定住外国人に対して母国とのルールの違いや交通安全に対する考え方の違いを理解してもらう交通安全教育に努めるとともに、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。

また、訪日外国人に対しても関係機関団体と連携し広報啓発活動を推進します。

### (2) 効果的な交通安全教育の推進【重点事項】

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、参加・体験・実践型の交通安全教育方法を活用します。

また、エコドライブが安全運転意識の向上にもつながることから、エコドライブ講習会による安全意識と省資源・省エネ行動の取組意識の啓発を図ります。

### (3) 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意識の普及・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ため、交通安全県民運動などの普及啓発活動を関係機関・団体と連携・協働し、組織的・継続的に展開します。

## ア 交通安全運動の推進【重点事項】

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組を推進するための運動として、益田市交通対策協議会を始め、関係団体が相互に連携して、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、全国交通安全運動、交通安全県民大会への参加など、市民総参加のきめ細かな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【重点事項】

高齢者の交通事故防止に関する市民の意識を高めるため、他の年齢層に対し、高齢者の特性を理解させ、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に各種広報媒体を活用し、積極的な広報啓発活動を展開します。

また、高齢者が安全かつ安心して外出できるよう、高齢者自身に交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践の習慣づけと、高齢運転者の安全意識を高める高齢運転者標識の積極的な使用の促進を図ります。

## ウ 自転車の安全利用の推進【重点事項】

自転車は、道路を通行する場合、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り付けを促進します。

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。

## エ 全ての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底【重点事項】

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。

## オ チャイルドシートの正しい使用の徹底【重点事項】

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・広報媒体を通じて積極的な普及啓発活動を展開します。

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、認定こども園病院等と連携した保護者等に対する効果的な広報啓発・指導に努め、正しい使用の徹底を図ります。

なお、6歳以上であっても、体格等の状況により、シートベルトを適切に着用

させることができない子どもにはチャイルドシートを使用させることについて、広報啓発に努めます。

また、警察署や民間団体等が実施している各種支援制度の活用を通じて、チャイルドシートを利用しやすい環境づくりを支援します。

#### カ 「4時からライト点灯運動」と反射材の普及促進【重点事項】

ドライバーには、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、夕暮れ時から夜間における歩行者及び自転車利用者には、事故防止に効果が期待できる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。

#### キ 「5キロ減速ペースメーカー車運動」の推進

日頃走行している速度から5キロ減速して走行することにより、危険と直面した際に、より安全に危険を回避することができ、また、市内を走行する全ての自動車の走行速度を減速させることにより、交通事故被害、件数の軽減を図ります。

#### ク 飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立【重点事項】

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ため、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みます。

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」という市民の規範意識の確立を図ります。

#### ケ 危険ドラッグ対策

麻薬・覚せい剤乱用防止運動にあわせ、危険ドラッグの危険性・有害性に関する普及啓発を図ります。

#### コ 効果的な広報の実施

交通の安全に関する広報については、関係機関・団体と連携し、各種交通安全キャンペーンを積極的に展開することにより、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。

そのため、テレビ、ラジオ、新聞、インターネット等の広報媒体を活用して、交通事故の実態を踏まえた広報、日常生活に密着した内容の広報等、分かりやすく実効の挙がる内容で実施します。

(ア) 交通安全意識の醸成のため、地域・家庭の役割は極めて大きいことから、家庭向け広報媒体の積極的な活用、地区振興センター等を通じた広報等により、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・チャイルドシートの正しい着用・飲酒運転等の根絶を図ります。

(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、交通安全推進団体・機関に対するタイムリーな情報提供を行います。

- (り) 歩行者・自転車利用者・運転者が、日頃利用している道路での交通事故の発生実態を周知し、交通事故防止に関する意識の啓発等を図ることができるよう、インターネット等を通じて交通事故データ及び交通事故多発地点に関する情報の提供に努めます。

#### (4) 交通安全に関する民間団体等による主体的活動の推進【重点事項】

民間団体や交通ボランティア等が主体となった交通安全教育・普及啓発活動を促進するため、交通安全指導者の養成等諸活動に対する支援や交通安全に必要な資料の提供活動の充実を図ります。

また、地域団体、自動車関連団体等が、それぞれの立場に応じた交通安全活動が積極的に行われるよう、交通安全運動等の機会を通じて働きかけを行います。そのため益田市交通対策協議会を中心に交通安全対策に関する行政・民間団体間で定期的に連絡協議を行い、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交通指導員に対する研修会の実施など、その指導・支援に努めます。

#### (5) 市民の参加・協働の推進【重点事項】

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

- 安全運転を確保するには、運転者の能力や資質の向上を図ることが必要であり、運転者のみならず、これから運転する者までも含めた教育の充実を努めます。

特に、今後大幅に増加することが見込まれる高齢運転者に対する教育の充実を努める必要があり、身体機能の低下等により自動車等の運転に不安を有する高齢運転者が運転免許証を返納しやすい環境を整え、免許自主返納を奨励します。

- 運転者に対して、横断歩道では歩行者が優先であることを含め、高齢者や障がい者、子どもを始めとする歩行者や自転車に対する保護意識を図る必要があります。
- 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

安全運転を実践できる運転者を育成するためには、運転者の能力や資質の向上を図ることが必要であり、免許取得時及び取得後の教育の充実を図ります。

##### ア 運転免許を取得しようとする者に対する教育の充実

自動車教習所の教習に関し、交通事故の発生状況、道路環境等の交通状況を勘案した教習内容の充実、教習指導員等の資質の向上、教習技法の充実を図るなど、教習水準の向上に努めます。

##### イ 運転者に対する再教育等の充実

取消処分者講習、停止処分者講習、違反者講習、初心運転者講習、更新時講習及び高齢者講習により運転者に対する再教育が効果的に行われるよう、講習施設

・設備の拡充を図るほか、講習指導員の資質向上、講習資機材の高度化並びに講習内容及び講習方法の充実に努めます。

また、自動車教習所については、既に運転免許を取得した者に対する再教育も実施するなど、地域の交通安全教育センターとしての機能の充実に努めます。

#### ウ 二輪車安全運転対策の推進

取得時講習のほか、自動二輪車安全運転講習及び原付安全講習を推進し、自動二輪車の二人乗りについての知識・技能の向上、乗車時のプロテクターの着用など、二輪車の特性に応じた安全教育に努めます。

また、自動車教習所の教習施設及び体制の整備等を促進し、二輪車運転者に対する教育の充実強化に努めます。

#### エ 高齢運転者対策の充実【重点事項】

##### (ア) 臨時適性検査の確実な実施

認知機能検査、運転適性相談の機会を通じて、認知症の疑いがある運転者の把握に努め、臨時適性検査の確実な実施により、安全な運転に支障のある者については、運転免許の取消等の適切な行政処分を行います。

また、臨時適性検査の円滑な実施のため、認知症専門医等との連携を強化するなど、体制の強化に努めます。

##### (イ) 高齢運転者標識（高齢者マーク）の活用

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。

#### オ 高齢運転者支援の推進【重点対策】

自動車等の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、関係機関が連携し、運転経歴証明書の周知、運転免許証を自主返納した場合の支援措置の充実・整備に努めます。

#### カ 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

関係機関・団体と連携し、各種講習・交通安全運動等あらゆる機会を通じて、着用効果の啓発等着用推進キャンペーンを積極的に行います。

#### (2) 市民の立場に立った運転免許業務の推進

高齢者講習については、自動車教習所と連携して、受講者の受け入れ体制を図ります。

#### (3) 道路交通に関連する情報の充実

多様化する道路利用者のニーズに応えるため、ICT等を活用しながら、道路利用者に対し、必要な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するとともに、情報提供・提供体制の充実に努めます。

#### 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大規模な災害を未然に防止し、災害が発生した場合の被害の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（危険有害物質の性状、処理剤及びその調達先等での事故の際に、必要な情報を記載した緊急連絡カード）の携行、関係法令の遵守、乗務員教育の実施等について、危険物輸送事業者の指導を推進します。

#### イ 気象情報等の充実

道路交通に影響を及ぼす台風、大雨、竜巻等の激しい突風、地震、津波、火山噴火等の自然現象を的確に把握し、特別警報・警報・予報等の適時・適切な発表及び迅速な伝達に努めるとともに、これらの情報の質的向上に努めます。

また、道路の降雪状況や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。

#### (4) 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、正しい利用方法の指導を受ける意識を徹底するとともに、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、T S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、灯火の取付けの徹底と反射器材の普及促進を図ります。

## 4 道路交通秩序の維持

- 交通ルール無視による交通事故を防止するためには、  
道路交通秩序の維持を図り、暴走行為に対しては、暴走させない環境づくりを強化する必要があります。

### (1) 交通の指導の強化等

一般道路においては、歩行者及び自転車利用者の事故防止並びに事故多発路線等における重大事故の防止に重点を置いた指導を効果的に推進するとともに、高速自動車国道等においては、違反の未然防止及び交通流の整序を図ります。

#### ア 一般道路における効果的な指導の強化等【重点事項】

##### (ア) 交通事故抑止に資する指導の推進

交通事故実態の分析結果等を踏まえ、事故多発路線等における街頭指導活動を強化し、特に、飲酒運転・無免許運転根絶に向けた取組を推進するとともに、引き続き、児童、高齢者、障がい者の保護の観点に立った指導を推進します。

##### (イ) 自転車利用者に対する指導の推進

無灯火、二人乗り、信号無視、一時不停止及び歩道通行者に危険を及ぼす違反等に対して積極的に指導を行います。

#### イ 高速自動車国道等における指導の強化等

高速自動車国道等では、軽微な違反行為であっても重大交通事故に直結するおそれがあることから、違反の未然防止及び交通流の整序を図ります。

### (2) 暴走族等対策の強化【重点事項】

現在、当市には「暴走族」として認定しているグループはありませんが、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、地域における関係機関・団体が連携を強化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 関係機関・団体との連携

青少年関係機関・団体と連携して、情報共有を図り、青少年の暴走行為の未然防止を図ります。

また、家庭、学校、職場、地域等関係機関・団体との連携の下、暴走族の解体、

暴走族への加入阻止、暴走族からの離脱等の支援活動を徹底します。

#### イ 暴走行為阻止のための環境整備

暴走族等（暴走族及び違法行為を敢行する旧車会員（暴走族風に改造した旧型の自動二輪車等を運転する者））及びこれに伴う群衆のい集場所として利用されやすい施設の管理者に協力を求め、暴走族等をい集させないための施設の管理改善等の環境づくりを推進するとともに、関係機関・団体が連携を強化して暴走行為等ができない道路環境づくりを講じることとします。

また、各種広報媒体の活用や街頭活動の機会を捉えて、青少年の暴走行為を阻止するための啓発活動を推進し、暴走行為を許さない環境づくりを行います。

#### ウ 車両の不正改造の防止

暴走行為を助長するような車両の不正な改造を防止するよう、また、保安基準に適合しない部品等が不正な改造に使用されることがないように、「不正改造車を排除する運動」等を通じ、広報活動の推進及び企業、関係団体に対する指導を積極的に行います。

### 5 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、道路上で発生した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活動の増大や事故の複雑多様化に対処し、高速自動車国道等を含めた道路上の交通事故に即応できるよう、救急医療機関、消防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・救急体制の整備・拡充【重点事項】

交通事故に起因する救助・救急活動の増大や事故の種類・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 多数傷者発生時における救助・救急体制の充実【重点事項】

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応するため、連絡体制の整備、救護訓練の実施及び消防機関と災害派遣医療チーム（DMAT）及び災害派遣精神医療チーム（DPAT）との連携による救助・救急体制の充実を図ります。

#### ウ 自動体外式除細動器の使用も含めた心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動

交通事故現場に居合わせた人による応急手当の実施により、救命効果の向上が期待できることから、自動体外式除細動器（AED）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。

心肺蘇生法等の応急手当の知識・実技の普及を図るため、消防機関及び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。

また、応急手当指導者の養成を積極的に行っていくほか、救急要請受信時における応急手当の口頭指導を推進します。

さらに、自動車教習所における教習及び取得時講習、更新時講習等において応急救護処置に関する知識の普及に努めるほか、交通安全の指導に携わる者、安全運転管理者等及び交通事故現場に遭遇する可能性の高い業務用自動車運転者等に対しても広く知識の普及に努めます。

また、業務用自動車を中心に応急手当に用いるゴム手袋、止血帯、包帯等の救急用具の登載を推進します。

加えて、学校においては、教職員対象の心肺蘇生法（AEDの取り扱いを含む）の実習及び各種講習会の開催により指導力・実践力の向上を図るとともに、中学校、高等学校の保健体育において止血法や包帯法、心肺蘇生法等の応急手当（AEDを含む）について指導の充実を図ります。

さらには、自動車事故の負傷者に対して、迅速かつ適切な応急処置を行うために必要な救急法の知識と技術の普及の観点から、自動車事故救急法講習の実施を図ります。

#### **エ 救急救命士の養成・配置等の促進【重点事項】**

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）の充実のため、消防機関において救急救命士を計画的に配置できるようその養成を図り、救急救命士が行える気管挿管、薬剤投与及び輸液などの特定行為を円滑に実施するための講習及び実習の実施を推進します。

また、医師の指示又は指導・助言の下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ります。

#### **オ 救助・救急用資機材の整備の推進【重点事項】**

救助工作車、救助資機材の整備を推進するとともに、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、高度救命処置用資機材の整備を推進します。

#### **カ 消防防災ヘリコプターによる救急業務の推進【重点事項】**

ヘリコプターは、事故の状況把握、負傷者の救急搬送及び医師の迅速な現場投入に有効であることから、ドクターヘリとの連携を図り、救急業務におけるヘリコプターの積極的活用を推進します。

#### **キ 救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実**

複雑多様化する救助・救急事象に対応すべく救助隊員及び救急隊員の知識・技術等の向上を図るため、教育訓練を積極的に推進します。

#### **ク 高速自動車国道等における救急業務実施体制の整備**

高速自動車国道等における救急業務について、適切かつ効率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。

また、救急業務に必要な施設等の整備、従業者に対する教育訓練の実施を推進します。

### **(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、救急医療体制の整備に協力します。

#### **ア 救急医療機関等の整備【重点事項】**

救急医療体制の基盤となる初期救急医療体制を整備・拡充するため、医師会の協力の下、休日・夜間急患センターの設置や在宅当番医制の普及定着化を推進します。

また、初期救急医療体制では応じきれない重症救急患者に対応するため、救急病院、急診療所の確保に努めるとともに、病院群輪番制により第二次救急医療体制の整備を図ります。

**イ 救急医療担当医師・看護師の養成等【重点事項】**

救急医療に携わる医師の確保に努めるとともに、救命救急センター等で救急医療を担当している医師に対しても、地域における救急患者の救命率をより向上させるための研修を拡充し、救急医療従事者の確保とその資質の向上を図ります。

看護師についても、救急時に的確に医師を補助できるよう看護職員養成施設における救急医療実習の充実、就業後の救急医療研修の実施等により、救急医療を担当する看護師の養成に努めます。

**ウ ドクターヘリ事業の推進【重点事項】**

医師や看護師が同乗し、救命医療を行いながら、救急患者を搬送できるドクターヘリの活用により、交通事故等で負傷した患者の救命率の向上や後遺症の軽減を図ります。

**(3) 救急関係機関の協力関係の確保等**

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。

また、医師、看護師等の判断を直接救急現場に届けられるようにするため、救急自動車に設置した自動車電話又は携帯電話により医師と直接交信するシステム（ホットライン）や、患者の容態に関するデータを医療機関へ送信する装置等を活用するなど、医療機関と消防機関が相互に連携を取りながら効果的な救急体制の整備を促進します。

**6 被害者支援の充実と推進**

- 交通事故により多大な肉体的、精神的及び経済的打撃を受けている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の下、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**

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、相談の機会を提供している交通事故相談所における巡回相談体制を確保します。

また、その相談内容に応じて、日本司法支援センターとの連携等、関係機関・団体等の紹介等により、円滑かつ適正な相談活動を推進します。

**【島根県における交通事故相談件数の推移】**

(単位：件)

	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26
相談件数	670	708	643	566	644	481	427	379	332	323

**(2) 損害賠償の請求についての援助等**

地域における交通事故相談活動を、日弁連交通事故相談センター、交通事故紛争処理センター、その他民間の犯罪被害者支援団体等の関係機関、団体等と連携を図り円滑かつ適正な相談活動を推進します。

また、交通事故相談所等において各種の広報を行うほか、市の広報誌の積極的な活用等により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。

### (3) 交通事故被害者支援の充実強化

#### ア 自動車事故被害者等に対する援助措置の充実

自動車事故による被害者救済の充実を期するため、独立行政法人自動車事故対策機構が行う各種資金貸付制度の利用促進について、積極的な広報活動を行います。

#### イ 交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進

交通事故相談に当たっては、交通事故被害者等の心情に配慮した相談業務を推進します。

### (4) 無保険（無共済）車両対策の徹底

自動車事故による被害者の救済対策の中核的役割を果たしている自動車損害賠償制度に関し、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により広く市民に周知します。

## 7 調査研究の充実

○ 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推進するため、人、道路、車の3要素それぞれの関連分野で、総合的な調査研究の充実が必要です。

### (1) 道路交通の安全に関する研究の推進

交通安全対策のより効率的、効果的な推進を図るため、各種の対策による交通事故削減効果及び人身障害等事故発生後の被害の軽減効果について、客観的な事前評価、事後評価を効率的に行うためのデータ収集、分析・効果予測方法の充実を図ります。

### (2) 道路交通事故の分析と活用

交通事故実態を的確に把握し、効果的な交通安全施策の検討、立案等を行っている交通事故分析センターを活用して、人、道路及び車両について総合的な観点から事故分析を行い、効果的な交通安全施策を行っていきます。

また、交通事故調査・分析に係る情報を積極的に提供し交通安全に対する意識の高揚を図ります。

### (3) 高齢者の交通事故防止に関する調査に基づく対策

高齢社会の進展に伴う交通事故情勢の推移に対応し、高齢者が安全にかつ安心して移動・運転できるよう、適切な安全対策を実施するため、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を図ります。

## 第2章 鉄道交通の安全

### 1 鉄道事故のない益田を目指して

- 鉄道は、多くの市民が利用する生活に欠くことのできない交通手段です。



### 2 鉄道交通の安全についての目標

- 乗客の死者数ゼロ
- 事故全体の死者数減少



### 3 鉄道交通の安全についての対策

#### 《視点》

- 1 重大な列車事故の未然防止
- 2 利用者等の関係する事故の防止



#### 《5つの柱》

- ① 鉄道施設等の安全性の向上
- ② 鉄道交通の安全に関する知識の普及
- ③ 鉄道の安全な運行の確保
- ④ 救助・救急活動の充実
- ⑤ 被害者支援の推進

## 第2章 鉄道交通の安全

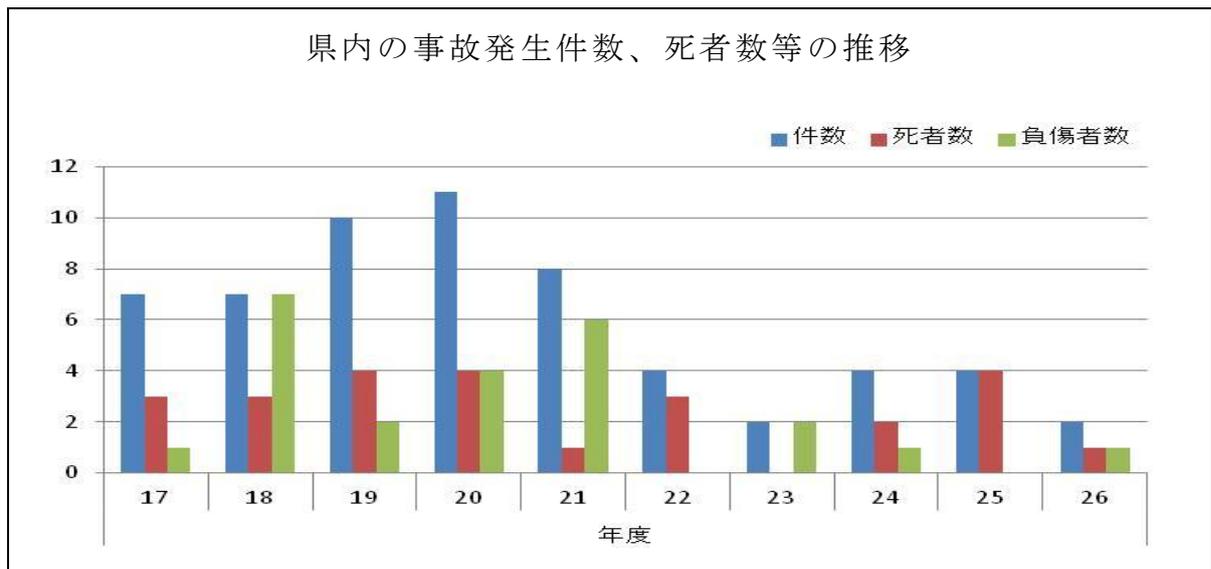
### 第1節 鉄道事故のない益田を目指して

人や物を大量に、高速に、かつ定時に輸送できる鉄道は、市民生活に欠くことのできない交通手段であり、列車の運行が高速・高密度で運行されている現在の鉄道においては、一たび列車の衝突や脱線等が発生すれば、多数の死傷者を生じるおそれがあります。

また、島根県では、ホームでの接触事故（ホーム上で列車等と接触又はホームから転落して列車等と接触した事故）等の人身障害事故や踏切障害事故を合わせると事故全体の約9割を占めていることから、利用者等が関係するこのような事故を防止する必要性が高まっています。

このため、市民が安心して利用できる、一層安全な鉄道輸送を目指し、重大な列車事故やホームでの事故への対策等、各種の安全対策を総合的に推進していく必要があります。

#### I 全国及び島根県内の鉄道事故の状況



（資料出所：中国運輸局鉄道部）

鉄道の運転事故は、島根県では減少傾向にあります。平成22年度から平成26年度までの5年間に16件（死者10人、負傷者4人）の事故が発生しています。

#### II 近年の事故の特徴

島根県内での事故の特徴としては、人身傷害事故は約6割、踏切障害事故は約3割を占めており、両者で事故件数全体の約9割を占めています。

また、死者数については、両者でほぼ全てを占めています。

## 第2節 鉄道交通の安全についての対策

### I 今後の鉄道交通安全対策を考える視点

鉄道事故は長期的には減少傾向にありますが、一たび列車の衝突や脱線等が発生すれば、多数の死傷者を生じるおそれがあることから、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していきます。

### II 鉄道交通安全対策

前述の視点を踏まえ、鉄道交通安全対策を次の5つの柱で実施します。

- 1 鉄道施設等の安全性の向上
- 2 鉄道交通の安全に関する知識の普及
- 3 鉄道の安全な運行の確保
- 4 救助・救急活動の充実
- 5 被害者支援の推進

#### 1 鉄道施設等の安全性の向上

鉄道施設の維持管理及び補修を適切に実施します。

また、多発する自然災害へ対応するために、防災・減災対策の強化が喫緊の課題となっていることから、切土や盛土等の土砂災害への対策の強化、駅等への浸水対策の強化等を推進します。

切迫する南海トラフ地震等に備えて、鉄道ネットワークの維持や一時避難場所としての機能の確保等を図るため、主要駅や高架橋等の耐震対策を推進します。

#### 2 鉄道交通の安全に関する知識の普及

事故の約9割を占める人身障害事故と踏切障害事故の多くは、利用者や踏切通行者、鉄道沿線住民等が関係するものであることから、これらの事故の防止には、鉄道事業者による安全対策に加えて、利用者等の理解と協力が必要です。

このため、学校、沿線住民、道路運送事業者等を幅広く対象として、関係機関等の協力の下、全国交通安全運動や踏切事故防止キャンペーン等において、広報活動を積極的に行い、鉄道の安全に関する正しい知識を浸透させます。

また、これらの機会を捉え、駅ホーム及び踏切道における非常押ボタン等の安全設備について、分かりやすい表示の整備や非常押ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図ります。

#### 3 鉄道の安全な運行の確保

##### (1) 気象情報等の充実

鉄道交通に影響を及ぼす台風、大雨、竜巻等の激しい突風、地震、津波、火山噴火等の自然現象を的確に把握し、特別警報、警報、予報等の適時・的確な発表及び

迅速な伝達に努めるとともに、これらの情報の質的向上に努めます。

さらに、広報や講習会等を通じて気象知識の普及に努めます。

## (2) 大規模な事故等が発生した場合の適切な対応

夜間・休日の緊急連絡体制を点検・確認し、大規模な事故又は災害が発生した場合に、迅速かつ的確な情報の収集・連絡を行います。

## 4 救助・救急活動の充実

鉄道の重大事故等の発生に対して、避難誘導、救助・救急活動を迅速かつ的確に行うため、主要駅における防災訓練の充実や鉄道事業者と消防機関、医療機関その他の関係機関との連携・協力体制の強化を図ります。

また、鉄道職員に対するAEDの使用を含めた心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動を働きかけます。

## 5 被害者支援の推進

公共交通事故による被害者等への支援の確保を図るため、平成24年4月に、国土交通省に公共交通事故被害者支援室が設置されました。

同支援室では、①公共交通事故が発生した場合の情報提供のための窓口機能、②被害者等が事故発生後から再び平穏な生活を営むことができるまでの中長期にわたるコーディネート機能（被害者等からの心身のケア等に関する相談への対応や専門家の紹介等）等を担うこととされています。

引き続き、関係機関とのネットワークの構築、公共交通事故の被害者への支援等の取組を推進します。

大規模な公共交通事故が発生した場合には、国の支援の下、島根県や警察、医療機関、民間の被害者支援団体等と連携を図り、情報提供、被害者等の心身のケアや専門家の紹介等被害者支援の推進を図ります。

# 第3章 踏切道における交通の安全

## 1 踏切事故のない益田を目指して

- 踏切事故は、長期的には減少傾向にありますが、改良すべき踏切道がなお残されており、引き続き踏切事故防止対策を推進することにより、踏切事故のない益田を目指します。



## 2 踏切道における交通の安全についての目標

- 踏切事故件数ゼロ



## 3 鉄道交通の安全についての対策

### 《視点》

それぞれの踏切の状況等を勘案したより効果的な対策の推進



### 《4つの柱》

- ① 踏切道の立体交差化、構造の改良促進
- 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
- ④ その他踏切道の交通の安全及び円滑化等を図るための措置

# 第3章 踏切道における交通の安全

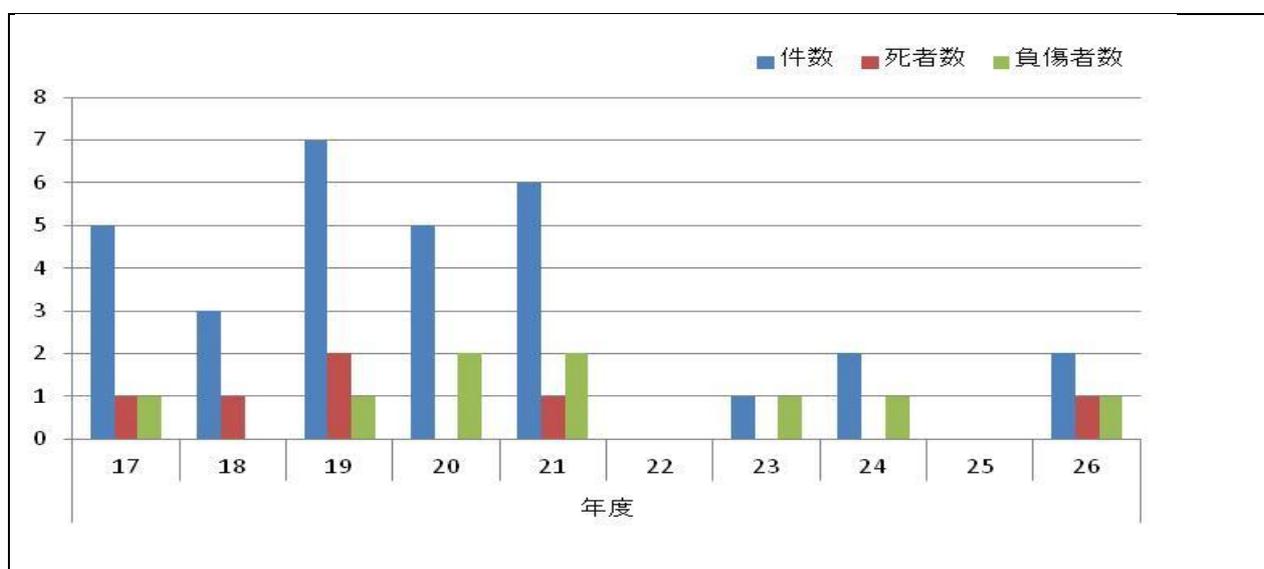
## 第1節 踏切事故のない益田を目指して

島根県内における踏切事故は、長期的には減少傾向にあります。

しかし、一方では、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、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益田を目指します。

### I 島根県内の踏切事故の状況



(資料出所：中国運輸局鉄道部)

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、長期的には減少しており、これ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と考えられます。

しかし、依然、踏切事故は鉄道の運転事故の約3割を占めている状況にあり、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。

島根県内においては、平成22年度から26年度までの5年間に5件の踏切事故（死者1人、負傷者3人）が発生し、鉄道の運転事故の約3割を占めている状況にあります。

### II 近年の踏切事故の特徴

島根県における近年の踏切事故の特徴としては、

- ① 踏切道の種類別にみると、発生件数では第1種踏切道（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100か所当たりの発生件数で見ると、第1種踏切道が最も少なくなっている
- ② 衝撃物別では、自動車と衝突したものが約5割、歩行者と衝突したものが約3割を占めている

- ③ 自動車の原因別でみると直前横断によるものが約5割を占めている
  - ④ 歩行者と衝突した踏切事故では、高齢者が関係するものが多く、60歳以上で約5割を占めている
- ことなどが挙げられます。

## 第2節 踏切道における交通の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します。

そこで、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ことを考慮し、高齢者等の歩行者対策等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、構造の改良促進
- 2 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施（高齢者等の歩行者対策の推進）
- 3 踏切道の統廃合の促進
- 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

#### 1 踏切道の立体交差化、構造の改良促進

主要な道路で交通量の多い踏切道等について、道路の新設・改築に当たっては、極力立体交差化を図ります。

なお、歩道が狭隘な踏切道についても、事故防止対策として効果の高い構造の改良を促進します。

#### 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、踏切遮断機等の整備を行います。

また、高齢者等の歩行対策としても効果が期待できる、全方位型警報装置、非常押ボタンの整備、障害物検知装置の高規格化を推進し、道路の交通量、踏切道の幅員、踏切保安設備の整備状況、う回路の状況等を勘案し、必要に応じ、交通規制を実施するとともに、併せて道路標識等の大型化、高輝度化による視認性の向上を図ります。

### 3 踏切道の統廃合の促進

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、第3、4種（第3種踏切：警報機が設置されているもの、第4種踏切：遮断機、警報機が設置されていないもの）踏切道など、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。

### 4 その他踏切道の交通の安全及び円滑化等を図るための措置

踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、必要に応じて、踏切道予告標、踏切信号機の設置や踏切保安設備等の高度化を図ります。

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ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図ります。

また、学校、自動車教習所等において、踏切の通過方法等の教育を引き続き推進するとともに、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ます。

このほか、踏切事故による被害者等への支援についても、事故の状況等を踏まえ、適切に対応します。