

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、高齢化率は令和2年度に38.4%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10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、交通事故は10年前の半数以下までに減少し、交通事故死者数にあっても低い水準で推移しております。

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「交通事故のない益田」を目指し、令和3年度を初年度とする「第11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等の安全を、また、全ての交通について、高齢者、障がい者、子供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ます。

また、思いがけず交通事故被害者等となった方に対して、一人一人の被害状況に応じた支援が求められます。

このような「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) 高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築

道路交通については、高齢歩行者の交通事故とともに、高齢運転者による事故が、喫緊の課題です。

また事業用自動車においても、運転者の高齢化の進展に伴い生じる課題に向き合う必要があります。

これに合わせ、地域で高齢者が自動車に頼らず自立的に日常生活を営むことができるようにすることが課題となっています。

このように、全ての交通の分野で、高齢化の進展に伴い生じうる様々な交通安全の課題に向き合い、解決していくことが不可欠となります。

全国の中でも特に高齢化が進展する本市において、今後、高齢になっても安全に移動することができ、安心して移動を楽しみ豊かな人生を送ることができる社会、さらに年齢や障がいの有無等に関わりなく安全で安心して暮らせる「共生社会」を、交通関係者の連携によって構築することを目指します。

(4) 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図り、かつ、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、指導の強化等を図り、一体的に推進することが重要です。交通社会に参加する市民一人一人が、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、交通事故被害者等（交通事故の被害者及びその家族又は遺族。以下同じ。）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

人間はエラーを犯すものとの前提の下で、それらのエラーが事故に結び付かないように、新技術の活用とともに、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。

なお、これらの施策を推進する際には、高齢化等の社会情勢の変化を踏まえるとともに、地震や津波等に対する防災の観点にも適切な配慮を行います。

(5) これからの5年間（計画期間）において特に注視すべき事項

ア 人出不足への対応

交通に関わる多岐にわたる分野・職種において人出不足の影響が見られ、自動化・省力化等の進展も見られる中で、安全が損なわれることのないよう、人材の質を確保し、安全教育を徹底する等の取組が必要です。

イ 先進技術導入への対応

今日、道路交通の分野では、衝突被害軽減ブレーキ等の先進安全技術が普及・進展し、事故減少への貢献が見られます。

また、交通機関の運転はもとより、保守点検等多様な場面における自動化への取組みも進められています。

先進技術の導入によりヒューマンエラー防止を図り、また、人手不足の解消にも寄与することが期待されますが、着実に安全性を確保していくことも重要です。

このほか、新しいタイプのモビリティの登場についても、安全性の観点から議論を深める必要があります。

ウ 高まる安全への要請と交通安全

感染症を始め、自然災害の影響、治安など、様々な安全への要請が高まる中であっても、確実に交通安全を図るために、安全に関わる関係機関や多様な専門分野間で、一層柔軟に必要な連携をしていくことが重要です。

エ 新型コロナウイルスを始めとした各種感染症の影響への注視

新型コロナウイルス感染症の感染拡大により、市民生活や交通の分野に様々な制約や影響が生じています。

今後、新型コロナウイルスを始めとした各種感染症が、交通事故発生状況や事故防止対策に影響を及ぼすおそれがあることから、本計画の期間を通じて注視するとともに、必要な対策に臨機に着手します。

(6) 横断的に重要な事項

ア 先端技術の積極的活用

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：Information and Communications Technology）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：Intelligent Transport Systems）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。

加えて、将来的には、Society5.0（※）の実現を視野に、ICTを積極的に活用し、より交通安全に寄与するように、高齢者を始めとする人々の行動の変容を促していくことも重要です。

※ Society5.0：サイバー空間（仮想空間）とフィジカル空間（現実空間）を高度に融合させたシステムにより、経済発展と社会的課題の解決を両立する、人間中心の社会

イ 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、被害を最小に抑えるため、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年法律第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。

ウ 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、それぞれが責任を担いつつ、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であることから、県及び市の行う交通の安全

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。

エ 経営トップ主導による自主的な安全管理体制の充実・強化

市民の日常生活を支え、ひと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、保安監査の充実・強化を図るとともに、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。

また、事業者による防災意識の向上及び事前対策の強化等を図り、防災マネジメントの取組を強化するとともに、感染症による影響を踏まえた安全対策を講じるものとします。

オ 効果的・効率的な対策の実施

現在、県及び市では、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、これらは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。

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11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、令和3年度から令和7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交通事故重傷者数	10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、令和7年までに達成すべき年間の24時間死者数、重傷者数及び高齢者交通事故死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11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、令和7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 重傷者数

本計画における最優先の目標は死者数の減少ですが、重傷者が発生する事故を防止する取組が死者数の減少にもつながることから、交通安全対策の諸施策を総合的かつ強力に推進し、令和7年までに年間の交通事故重傷者数を10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、令和7年までには年間の高齢者死者数を全交通事故死者数の半数以下である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ゼロ
----	----------------------------

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、乗客の死者数及び事故全体の死者数ゼロ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。



2 道路交通の安全についての目標

- 年間の24時間死者数 2人以下
- 年間の交通事故重傷者数 10人以下
- 年間の高齢者交通事故死者数 1人以下



3 道路交通の安全についての対策

《6つの視点》

- ① 高齢者及び子供の安全確保
- 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
- ④ 先端技術の活用推進
- ⑤ 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進
- ⑥ 地域が一体となった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

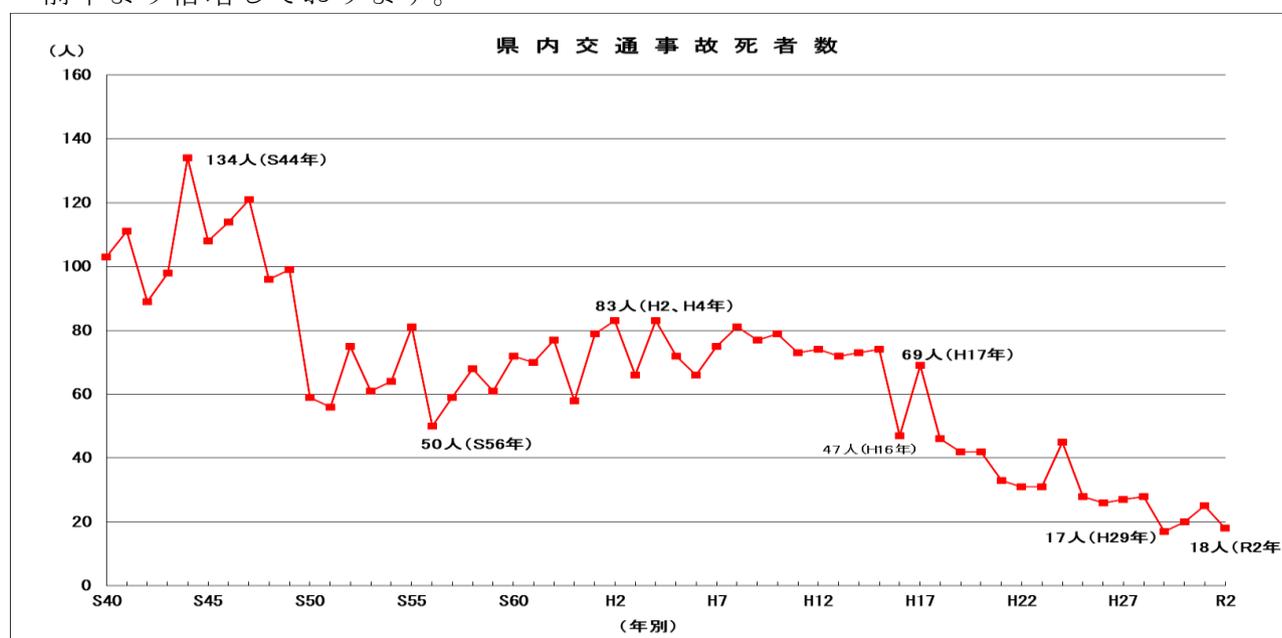
第1節 道路交通事故のない益田を目指して

I 道路交通事故の現状

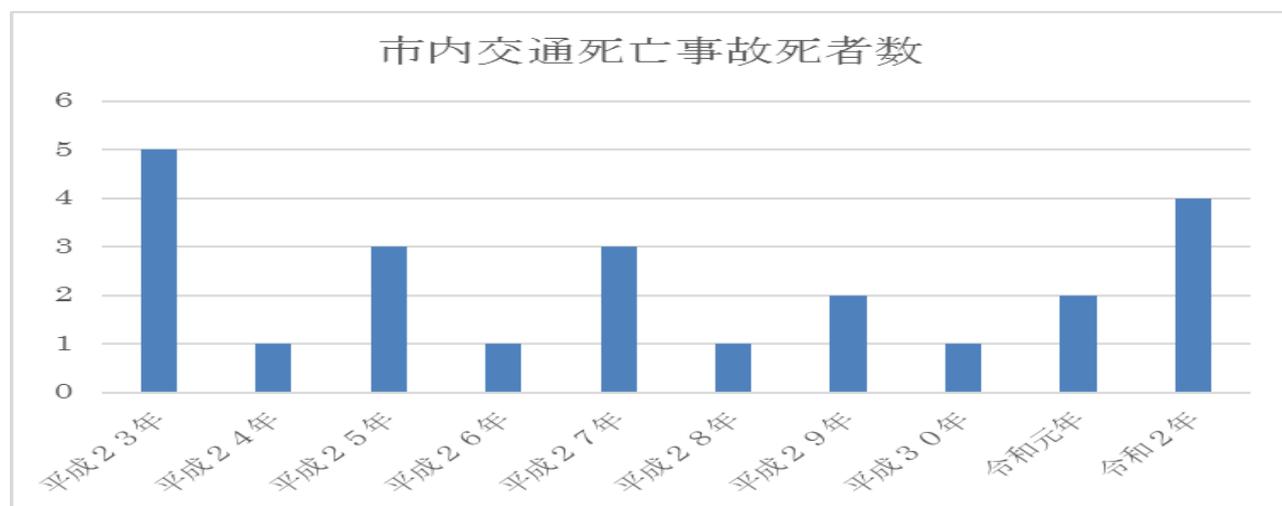
1 死者数

県の交通事故による死者数は、この10年間（平成23年～令和2年）で、年間死者数が40人台から10人台まで減少しており、全国と同様に大幅な減少傾向となっています。

本市の交通事故による死者数は、この10年間で見ると平成23年に5人と最多になっており、それ以降は、減少と増加を繰り返しておりましたが、令和2年には4人と前年より倍増しております。



(資料出所：県警察本部)



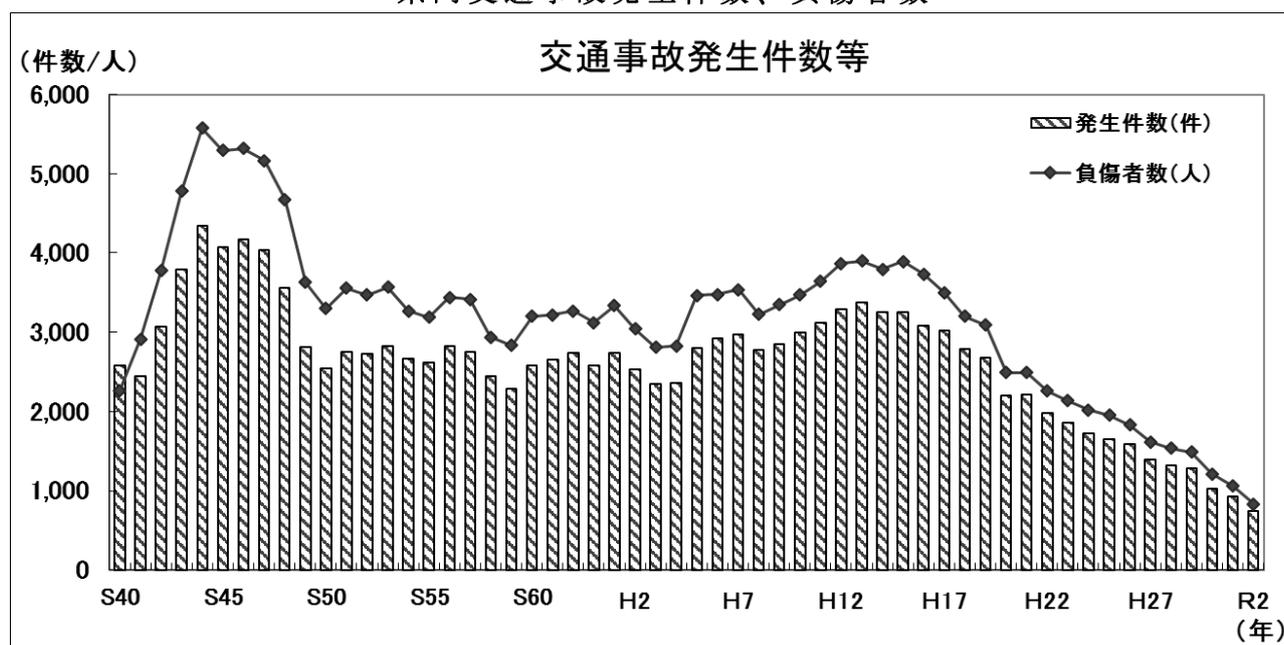
(資料出所：益田警察署)

2 交通事故発生件数、負傷者数

県の交通事故発生件数、負傷者数は、昭和44年に4,341件、5,577人とピークを迎え、以後増減を繰り返しながら、令和2年には、発生件数737件、負傷者数は832人となり、この10年間で発生件数、負傷者数は6割以上減少しました。

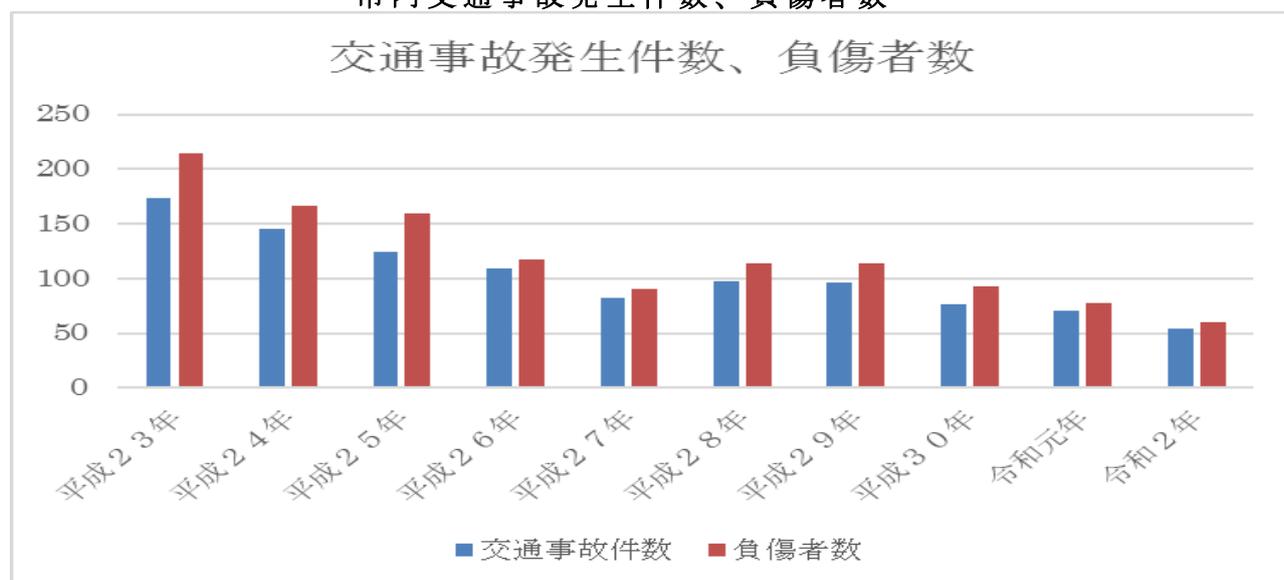
また、市の交通事故発生件数、負傷者数は、県と同様に減少傾向にあり、令和2年には、発生件数54件、負傷者数は60人となり、この10年間で発生件数、負傷者は7割以上減少しました。

県内交通事故発生件数、負傷者数



(資料出所：県警察本部)

市内交通事故発生件数、負傷者数



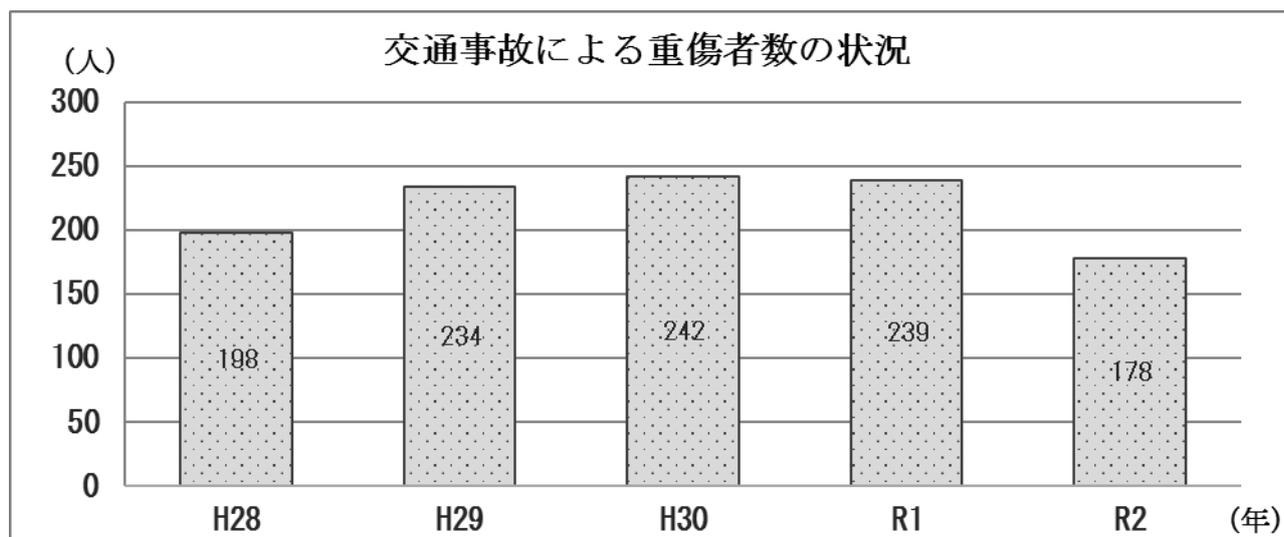
(資料出所：益田警察署)

3 重傷者

県での過去5年間（平成28年～令和2年）の重傷者数の推移を見ると、年間で概ね200～240人前後となっており、平成29・30年と連続して増加しましたが、その後は連続して減少しています。

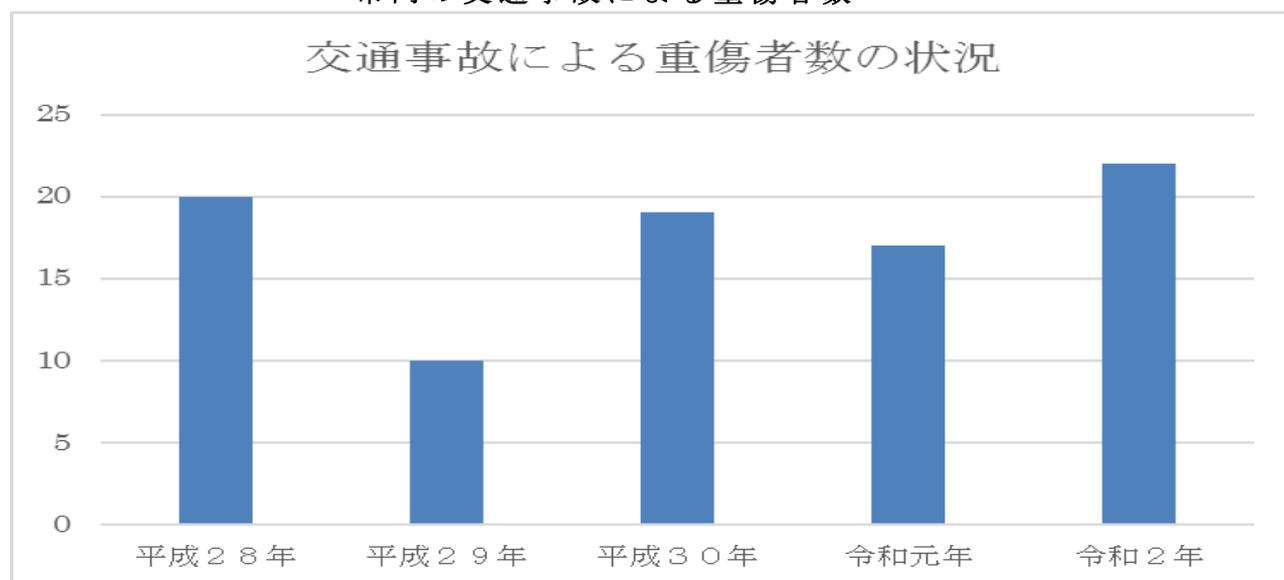
市での過去5年間の重症者数の推移は、平成28年に20人となっており、以後増減を繰り返しながら、令和2年には22人で、20人前後を横ばいで推移しております。

県内の交通事故による重傷者数



(資料出所：県警察本部)

市内の交通事故による重傷者数



(資料出所：益田警察署)

4 過去10年間の交通死亡事故の特徴とその要因

【特徴】

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

【要因】

この交通事故の特徴に対応する主な要因としては、次のようなものが考えられます。

- ① 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。
- ② 昼間と比較して夜間は交通量が減少し、実勢速度が高くなるため、重大事故が発生する可能性が高くなる。
- ③ 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。
- ④ 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。

区分/年別	第9次島根県交通安全計画					第10次島根県交通安全計画				
	20人					18人				
	1600人					1300人				
高年齢死者数	10人					半数以下				
発生件数(人身事故)	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R01	R02
死者数	1,863	1,725	1,647	1,583	1,388	1,314	1,282	1,023	927	737
死傷者数	指 数	100.0	92.6	88.4	85.0	74.5	66.5	64.8	51.7	46.9
高年齢死者数	指 数	440	404	402	392	323	309	298	268	220
構成率	構成率	23.6	23.4	24.4	24.8	23.3	23.5	23.2	26.2	23.7
夜間の人身事故件数	指 数	797	748	700	669	551	576	486	420	349
構成率	構成率	42.8	43.4	42.5	42.3	39.7	43.8	37.9	41.1	37.6
国道の人身事故件数	指 数	524	491	445	463	369	377	304	268	208
うち9号の件数	指 数	45.7	45.6	43.6	42.5	39.7	43.8	37.9	41.1	37.6
構成率	構成率	65.7	65.6	63.6	69.2	67.0	65.5	62.6	63.8	59.6
高齢運転者による人身事故件数	指 数	372	353	351	330	319	314	313	253	269
構成率	構成率	18.9	19.1	20.5	20.2	20.6	23.0	24.2	20.1	26.7
飲酒運転による人身事故件数	指 数	21	14	23	21	17	17	22	16	12
構成率	構成率	1.1	0.8	1.4	1.3	1.2	1.3	1.7	1.6	1.3
死傷者数	指 数	2169	2065	1978	1857	1640	1565	1502	1232	1083
死者数	指 数	100.0	95.2	91.2	85.6	75.6	72.2	69.2	56.8	49.9
夜間の死者	指 数	31	45	28	26	27	28	17	20	25
構成率	構成率	100.0	145.2	90.3	83.9	87.1	90.3	54.8	64.5	80.6
国道の死者	指 数	12	21	13	10	15	10	6	10	14
構成率	構成率	38.7	46.7	46.4	38.5	55.6	35.7	35.3	50.0	56.0
うち9号の死者	指 数	18	28	8	10	15	12	7	12	7
構成率	構成率	58.1	62.2	28.6	38.5	55.6	42.9	41.2	60.0	28.0
うち高齢者の死者	指 数	10	12	7	3	7	7	4	9	5
構成率	構成率	55.6	42.9	87.5	30.0	46.7	58.3	57.1	75.0	71.4
うち高齢者歩行死者	指 数	19	26	21	18	13	18	11	12	18
構成率	構成率	61.3	57.8	75.0	69.2	48.1	64.3	64.7	60.0	72.0
うち高齢者歩行死者	指 数	12	12	11	8	7	6	6	5	8
構成率	構成率	63.2	46.2	52.4	44.4	53.8	33.3	54.5	41.7	44.4
うち高齢者歩行死者(うち横断歩行中)	指 数	8	11	7	7	7	4	5	5	5
構成率	構成率	66.7	91.7	63.6	87.5	100.0	66.7	83.3	100.0	62.5
うち高齢者自転車死者	指 数	0	2	1	2	1	2	1	1	2
構成率	構成率	0.0	7.7	4.8	11.1	7.7	11.1	9.1	8.3	11.1
歩行中の死者	指 数	14	17	13	10	12	8	6	9	12
構成率	構成率	45.2	37.8	46.4	38.5	44.4	28.6	35.3	45.0	48.0
うち夜間	指 数	8	15	10	7	10	5	2	7	8
構成率	構成率	57.1	88.2	76.9	70.0	83.3	62.5	33.3	77.8	66.7
うち高齢者	指 数	8	11	8	5	5	3	2	4	6
構成率	構成率	100.0	73.3	80.0	71.4	50.0	60.0	100.0	57.1	75.0
自転車乗用中の死者	指 数	1	3	1	4	1	2	1	1	2
構成率	構成率	3.2	6.7	3.6	15.4	3.7	7.1	5.9	5.0	8.0
飲酒運転による死者	指 数	0	0	3	0	0	3	2	1	2
構成率	構成率	0.0	0.0	10.7	0.0	0.0	10.7	11.8	5.0	8.0
高年齢者による死者	指 数	2,138	2,020	1,950	1,831	1,613	1,537	1,485	1,212	1,058
構成率	構成率	100.0	94.5	91.2	85.6	75.4	71.9	69.5	56.7	49.5
歩行中の高年齢者	指 数	418	391	399	376	384	335	340	274	245
構成率	構成率	19.6	19.4	20.5	20.5	23.8	21.8	22.9	22.6	23.2
歩行中の高年齢者	指 数	215	193	212	177	165	153	138	104	128
構成率	構成率	10.1	9.6	10.9	9.7	10.2	10.0	9.3	8.6	12.1
自転車乗用中の高年齢者	指 数	210	173	158	178	150	133	148	126	115
構成率	構成率	9.8	8.6	8.1	9.7	9.3	8.7	10.0	10.4	10.9
歩行中の高年齢者	指 数	215	193	212	177	165	153	138	104	128
構成率	構成率	10.1	9.6	10.9	9.7	10.2	10.0	9.3	8.6	12.1
自転車乗用中の高年齢者	指 数	210	173	158	178	150	133	148	126	115
構成率	構成率	9.8	8.6	8.1	9.7	9.3	8.7	10.0	10.4	10.9

注1: 指数は、平成23年を100としたもの

注2: 高齢運転者による人身事故構成率は、原付以上第1当事者全事故に対する高齢運転者第1当事者の割合

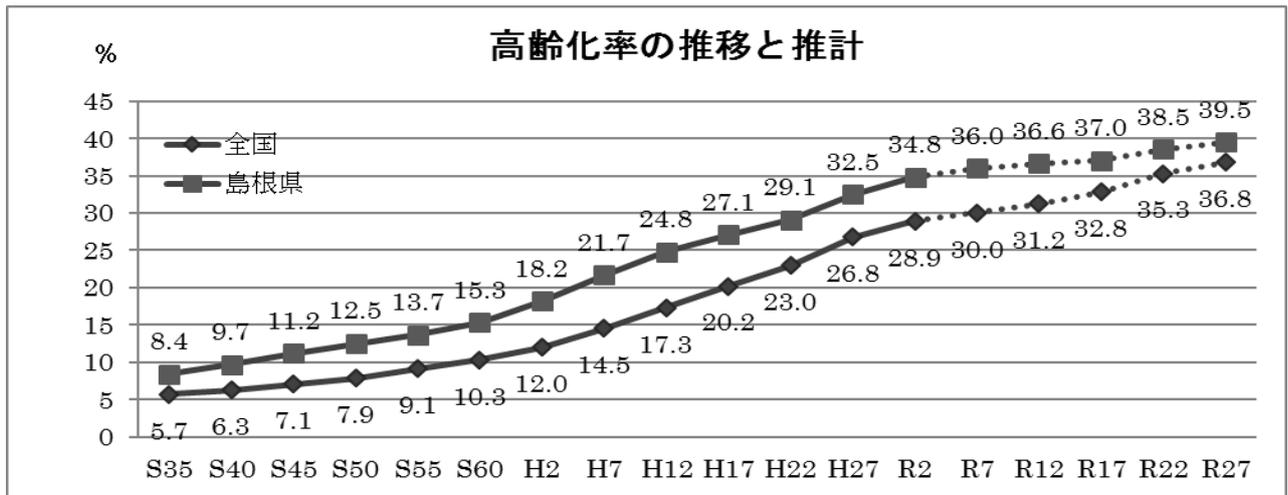
注3: 飲酒事故は、原付以上第1当事者事故

(資料出所: 県警察本部)

II 道路交通を取り巻く状況の展望

過去 10 年間（平成 23 年～令和 2 年）の県の運転免許人口の推移を見ると、平成 25 年をピークに緩やかな減少傾向にあり、今後県人口の減少により、この傾向が続くものと見込まれます。

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数及び免許人口全体に占める構成比は高まり続けており、高齢者が交通事故の当事者となる比率が平成 27 年以降上昇を続けていることも考慮すると、歩行者及び運転者の両面からの総合的な高齢者対策が重要です。

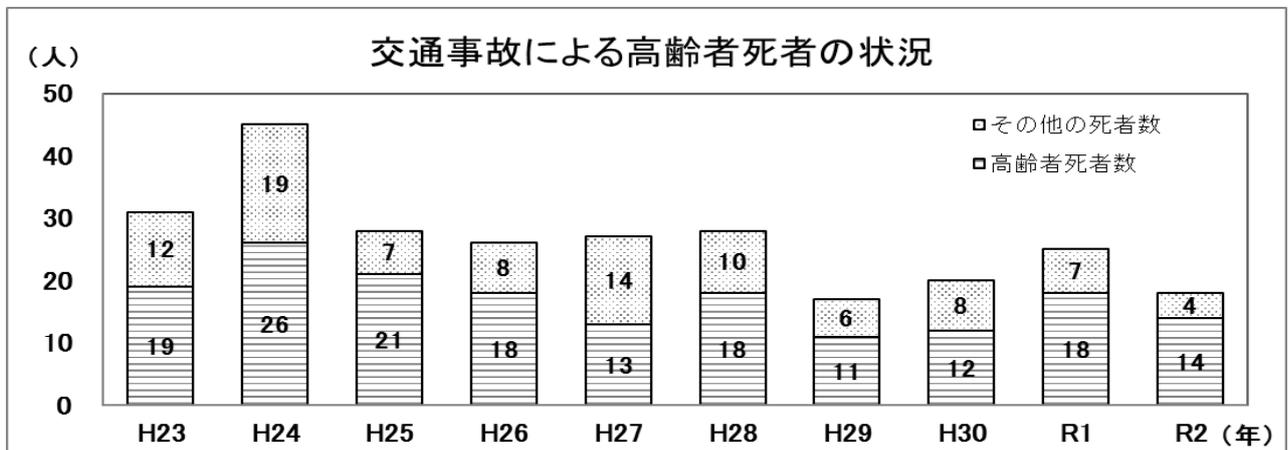


資料：昭和 35 年～平成 22 年 総務省「国勢調査」
平成 27 年～令和 27 年 国立社会保障・人口問題研究所
「日本の地域別将来推計人口」（平成 30 年推計）

運転免許人口の推移

	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
免許人口	463,806	463,725	464,575	463,973	463,129	462,229	460,571	459,134	456,200	453,835
指数	100	100	100	100	100	100	99	99	98	98
高齢者免許人口	95,315	102,401	109,666	116,708	121,811	126,130	129,495	132,773	134,572	136,647
指数	100	107	115	122	128	132	136	139	141	143
構成比(%)	20.6%	22.1%	23.6%	25.2%	26.3%	27.3%	28.1%	28.9%	29.5%	30.1%

（資料出所：県警察本部）



（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、負傷者数が減少傾向にあることから、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 高齢者及び子供の安全確保

本市では、高齢化が進行し、交通事故死者数に占める高齢死者数の割合も高いことから、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、運転免許返納後の、高齢者の移動を伴う日々生活を支えるための対策とも連携を深めつつ推進することが重要となります。

加えて、高齢者が身体機能の変化にかかわらず社会参加するために年齢等にかかわらず多様な人々が利用しやすいよう都市や生活環境を設計するとの考え方に基づき、バリアフリー化された道路交通環境の形成も重要です。

また、少子化の進展の中で、安心して子供を生み、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、子供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、幼児から高齢者まで、心身の発達段階や地域の交通情勢に応じた交通安全教育の推進や通学路等における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

県内の、交通事故死者数に占める歩行者の割合は過去10年間（平成23年～令和

2年)で3割を超え、そのうち高齢歩行者は7割以上を占めています。

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、横断歩道において自動車が一時停止しない等、歩行者優先の徹底は未だ十分とはいえないことから、高齢者や子供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、未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路、通学路、生活道路及び市街地の幹線道路において横断歩道の設置や適切な管理、歩道の整備を始め、安全・安心な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、県内の、自転車関連事故は交通事故全体の約1割を占め、令和元年の自転車事故の約3割は自転車利用者側にも違反が存在しています。

自転車については、自動車等に衝突された場合には被害者となる反面、歩行者等と衝突した場合には加害者となるため、全ての年齢層へのヘルメット着用の推奨、自転車の点検・整備、損害賠償責任保険等への加入促進等の対策を推進していく必要があります。

また、自転車の安全利用を促進するためには、車線や歩道の幅員の見直し等により、歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された、安全で快適な自転車走行空間の確保を積極的に進める必要があります。

さらに、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として、ルールやマナーに違反する行動が多いため、交通安全教育等の充実を図るとともに、街頭における指導啓発活動を積極的に推進するなど、自転車利用者を始めとする道路利用者の自転車に関する安全意識の醸成を図る必要があります。

3 生活道路における安全確保

生活道路においては、高齢者、障がい者、子供を含む全ての歩行者や自転車が安全で安心して通行できる環境を確保し、交通事故を減少させていくことが求められます。

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、ゾーン30の設定等の道路交通環境の整備、交通指導の強化、安全な走行方法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事業に対する理解が不可欠であり、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。

このような取組を続けることにより、「生活道路は人が優先」という意識が市民に深く浸透することを目指します。

4 先端技術の活用推進

衝突被害軽減ブレーキを始めとした先端技術の活用が進んでおり、今後もサポカーの普及や運転者の運転操作誤りによる事故を未然に防止する安全運転支援システムの発展・普及、自動運転の実用化などにより、交通事故の減少が期待されます。

5 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進

ETC2.0(※)から得られたビッグデータ（発生地域、場所、形態等）等の詳細な情報を分析し、従来の対策では抑止困難であった事故への対策に幅広く知見を活用していく必要があります。

例えば、道路交通事故について、ビッグデータ等のマイクロ分析を行い、様々なリスク行動を分析し、対策に活かすための方策を具体化する必要があります。

※ ETC2.0：これまでのETC（Electronic Toll Collection Systemの略。高速道路や有料道路の料金所ゲートで、自動車や自動二輪に搭載した車載器と無線通信を行い、車種や通行区間を判別して認証や決済を行うシステム。）と比して、①大量の情報の送受信が可能となる、②ICの出入り情報だけでなく、経路情報の把握が可能となる、など、格段と進化した機能を有しており、道路利用者はもちろん、道路政策に様々なメリットをもたらし、ITS推進に大きく寄与するシステム。

6 地域が一体となった交通安全対策の推進

各地域においては、県、市、関係団体、住民等の協働により、地域に根ざした交通安全の課題の解決に取り組んでいくことが一層重要となります。

このため、地域住民の交通安全対策への関心を高め、交通事故の発生場所・形態などの事故特性に応じた対策を実施していくため、インターネット等を通じた交通事故情報の提供に一層努めます。

また、交通ボランティアを始め地域における交通安全活動を支える人材の高齢化が進んでいるため、若者を含む地域住民が、交通安全対策について自らの問題として関心を高め、当該地域における安全安心な交通社会の形成に向けて、交通安全活動に積極的に参加するよう促し、市民主体の意識を醸成していく必要があります。

なお、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も、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、道路構造、交通状況などが複雑に絡み合っ

て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に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、子供を事故から守り、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。

特に交通の安全を確保する必要がある道路においては、歩道等の交通安全施設等の整備により、自動車、自転車、歩行者等の異種交通を分離した安全な道路交通環境を形成することが重要です。

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、子供や高齢者等が安心して通行できる道路空間の確保を図ります。

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」などの低速度規制や通行禁止等の交通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・標示の高輝度化等の安全対策や外周幹線道路を中心として、信号機の改良、光ビーコン・交通情報板等によるリアルタイムの交通情報提供等の交通円滑化対策を推進します。

また、「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年法律第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が確保されるよう支援します。

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・自転車・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。

また、道路標識の高輝度化・必要に応じた大型化・可変性・自発光化、設置場所の統合・改善、道路標示の高輝度化等（以下「道路標識の高輝度化等」という。）を行い、見やすく分かりやすい道路標識・道路標示の整備を推進します。

さらに、データの活用により潜在的な危険箇所の解消を進めるほか、交通事故の多いエリアでは、国、県、市、関係機関、地域住民等が連携して効果的・効率的に対策を実施します。

イ 通学路等における交通安全の確保【重点事項】

通学路等における交通安全を確保するため、「通学路交通安全プログラム」等に基づく定期的な合同点検の実施や対策の改善・充実等の継続的な取組を支援するとともに、未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路の緊急安全点検等の結果を踏まえ、道路交通実態に応じ、学校、教育委員会、警察、保育所等の対象施設、その所管機関及び道路管理者等の関係機関が連携し、ハード・ソフトの両面から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、路側帯のカラー

舗装、防護柵等の設置、自転車道・自転車専用通行帯・自転車の通行位置を示した道路等の整備、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、障がい者用の駐車ます等を有する自動車駐車場等が整備されるよう支援します。

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、道路横断時の安全を確保する機能を付加したバリアフリー対応型信号機等の整備を連続的・面的に整備しネットワーク化されるよう支援します。

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対策については、地域の交通安全実績を踏まえ、事故危険箇所を含め死傷事故率の高い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、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、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・歩車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、バス路線等における停車帯の設置及び防護柵、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、速度規制及び追越しのための右側部分はみ出し通行禁止規制等の交通規制について見直しを行い、その適正化を図ります。

特に、交通事故多発区間においては、速度規制等の必要な安全対策を推進するとともに交通事故発生時、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

社会的影響の大きい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、令和 2 年度新規事業化された西益田道路及び令和 3 年度新規事業化となった益田・田万川道路（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、渋滞区間における道路の拡幅等の改築事業、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、情報板による対策の拡充に加え、サービスエリア等における啓発活動を行います。

渋滞区間における追突事故防止を図るため、臨時情報板を含む情報板の効果的な活用の推進を行います。

また、事故発生後の救助・救急活動を支援するため緊急開口部の活用及び山陰道におけるヘリコプターによる救助・救急活動を支援します。

- (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や自転車専用通行帯、自転車の通行位置を示した道路の整備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、交差点の改良等の取組みを推進します。
- (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、自転車専用通行帯、コミュニティ道路、歩車共存道路等の整備を推進します。
- (オ) 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

社会資本重点整備計画法に基づき定められる社会資本整備重点計画に即して、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。

特に、横断歩行者優先の前提となる横断歩道の道路標識・標示が破損、滅失、褪色、摩耗等の理由によりその効果が損なわれないよう、効果的かつ適切な管理がされるよう支援します。

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」等の車両速度の抑制、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するとともに、少子高齢社会の進展を踏まえ、歩行空間のバリアフリー化及び通学路や未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路における安全・安心な歩行空間の確保を図ります。

また、自転車利用環境の整備、無電柱化の推進、安全上課題のある踏切の対策等による歩行者・自転車の安全な通行空間の確保を図ります。

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が実施されるよう支援します。

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、交通容量の拡大が図られるよう支援します。

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、渋滞の緩和等が図られるよう支援します。

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) 高齢者等の移動手段の確保・充実

令和2年6月に一部改正された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」（平成19年法律第59号）等に基づく地域公共交通のマスタープラン（地域公共交通計画）の策定や、鉄道、バス、タクシー等の公共交通機関の確保・維持を図るための取組を推進します。

また、公共交通等による移動の利便性を向上させる新たなモビリティサービスであるMaaS（Mobility as a Service）等、地域課題の解決に資する新たな取組を支援し、高齢者を始めとする地域住民の移動手段の確保・充実に努めます。

(5) 歩行者空間のユニバーサルデザイン化

高齢者や障がい者等を含めて全ての人が安全に、安心して参加できる社会を実現するため、歩道の整備や歩道の段差・傾斜・勾配の改善、無電柱化、視覚障がい者誘導用ブロックの整備等による歩行者空間の連続的な・面的なユニバーサルデザイン化を推進します。

また、バリアフリー化を始めとする安全・安心な歩行空間を整備します。

(6) 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。

(7) 効果的な交通規制の推進

地域の交通実態等を踏まえ、交通規制や交通管制の状況と、交通事情の変化を的確に把握し総合的な対策を実施することにより、安全で円滑な交通流の維持を図ります。

(8) 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つつ、交通状況に応じて、歩行者・自転車・自動車の適切な分離を図り、歩行者と自転車の事故等への対策を講じるなど、安全で快適な自転車利用環境を創出する必要があります。このことから、益田市自転車活用推進計画（令和2年6月策定）に基づき、自転車を快適に利用できる都市環境を形成し、安全で快適な自転車利用環境の創出に関する取組を推進します。

歩行者と自転車の事故を防止するため、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。

各地域において道路管理者や警察と協働して自転車ネットワークの作成や道路空間の整備、通行ルールの徹底を進められるよう、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（平成28年7月、国土交通省、警察庁）の周知を図り、さらに、自転車を共同で利用するシェアサイクルなどの自転車利用促進策や、ルー

ル・マナーの啓発活動などのソフト施策を推進します。

イ 自転車等の駐車対策の推進

自転車等の駐車対策については、自転車等駐車対策協議会の設置、総合計画の策定を促進します。

特に、バリアフリー法に基づき定められた重点整備地区内における生活関連経路を構成する道路においては、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・団体が連携した広報啓発活動等の違法駐車を防止する取組を重点的に推進します。

(9) 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、ITS技術を活用し、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。

(10) 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、バイパスの整備や交差点の改良等の交通容量の拡大策、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

令和2年6月に一部改正された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」（平成19年法律第59号）等に基づく地域公共交通マスタープラン（地域公共交通計画）の策定を推進します。

具体的には、鉄道、バス、タクシー等の公共交通機関の確保・維持・改善を図るための施策を推進することにより地域の状況に適った公共交通機関への転換を図り、利用を促進します。

さらに、新たなモビリティサービスであるMaaS等、地域課題の解決に資する新たな取組を支援し、地域や観光地の移動手段の確保・充実や公共交通機関の維持・活性化等を図り、利用を推進します。

イ 交通需要の平準化

交通渋滞の緩和のため、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。

(11) 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。

さらに、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、一般道の防災課題解消などを推進します。

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、関係機関と調整し、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老朽化した道路標識・道路標示等の計画的な更新による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、関係機関と調整し、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。

(12) 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、関係機関と調整し、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の緩和を行うなど、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。

(13) 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市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、関係機関と調整し、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・提供体制の充実を図ります。

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。

(14) 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、許可条件の遵守、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) 道路の掘り返しの規制等

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、予防的・計画的な通行規制や集中的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。
- 交通安全は、市民一人一人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行動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。

これらを効果的に実施するため、例えば、紙芝居や視聴覚教材等を利用したり親子で実習したりするなど、分かりやすい指導に努めるとともに、指導資料の作成、教職員の指導力の向上及び教材・教具の整備を推進します。

児童館及び児童遊園においては、遊びによる生活指導の一環として、交通安全に関する指導を推進します。

関係機関・団体は、幼児の心身の発達や交通状況等の地域の実情を踏まえた幅広い教材・教具・情報の提供等を行うことにより、幼稚園、保育所及び認定こども園において行われる

交通安全教育の支援を行うとともに、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や園外活動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ます。

このため、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、交通安全教室を一層推進するほか、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。

関係機関・団体は、小学校において行われる交通安全教育の支援を行うとともに、児童に対する補完的な交通安全教育の推進を図ります。

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。

関係機関・団体は、中学校において行われる交通安全教育が円滑に実施できるよう指導者の派遣、情報の提供等の支援を行うとともに、地域において、保護者対象の交通安全講習会や中学生に対する補完的な交通安全教育の推進を図ります。

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。

関係機関・団体は、高等学校において行われる交通安全教育が円滑に実施できるよう指導者の派遣、情報の提供等の支援を行うとともに、地域において、高校生及び相当年齢者に対する補完的な交通安全教育の推進を図ります。

また、小中学校等との交流を図るなどして高校生の果たしうる役割を考えさせるとともに、交通安全活動への積極的な参加を促します。

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、関係機関・団体と連携し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。

運転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、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促進するとともに、関係機関団体、交通ボランティア等による活動を促進します。

大学生・専修学校生等に対しては、学生の自転車や二輪車・自動車の事故・利用等の実態に応じ、関係機関・団体等と連携し、交通安全教育の充実に努めるほか、運転免許を持たない若者や成人が交通安全について学ぶ機会を設けるよう努めます。

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い、歩行者には運転者側から見た歩行者や自転車の危険行動や道路における安全行動について、運転者には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してもらい、自ら納得して安全な交通行動を実践することができることを目標とします。

依然として、本市における交通事故に関与する高齢者の割合は高く、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。

全国的に、高齢者は「横断違反」の割合が高い実態を踏まえ、交通ルールの遵守を促す交通安全教育に努めます。

- (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を行い、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全体で行われるよう努めます。

その際、高齢者の自発性を促すことに留意しつつ、高齢者の事故実態に応じた具体的な指導を行うこととし、反射材の活用等交通安全用品の普及にも努めます。

また、地域における高齢者の安全運転の普及を促進するため、地域の高齢者に影響のある者等を対象とした参加・体験・実践型の講習会を実施し、高齢者交通安全教育の継続的な推進役の養成に努めます。

- (エ) 高齢運転者に対しては、高齢者講習及び更新時講習の内容の充実に支援するほか、高齢者同士の相互啓発等により交通安全意識の向上を図るため、高齢者クラブ、老人ホーム等における交通安全部会の設置、高齢者交通指導員（シルバーリーダー）の養成等を促進するとともに、高齢者クラブ等関係機関・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) 高齢化の一層の進展に的確に対応し、高齢者が安全に、かつ、安心して外出できる交通社会を形成するため、高齢者自身の交通安全意識の向上はもとより、市民全体が高齢者を見守り、高齢者に配慮する意識を高め、地域の見守り活動を通じ、地域が一体となって高齢者の安全確保に取り組み、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。

このほか、先端技術の活用による高齢者の安全確保についても推進します。

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、手話通訳員の配置、字幕入りビデオの活用等に努めるとともに、地域における福祉活動の場を活用した参加・体験・実践型の交通安全教育を開催するなど、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は、外客誘致等に係る関係機関・団体と連携し、多言語によるガイドブックやウェブサイト等各種広報媒体を活用するなど、交通ルール周知活動等の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。

交通安全教育を行う機関・団体は、交通安全教育に関する情報を共有し、交通安全教育に関する資機材の活用、講師の派遣等、相互に連携を図りながら交通安全教育を推進します。

また、受講者の年齢や道路交通への参加の態様に応じ、ドライブレコーダーやVR機器の活用など、柔軟に多様な方法を活用し、効果的な教育手法の開発・導入に努めます。

さらに、交通安全教育の効果を確認し、必要に応じて教育の方法等を見直し、社会やライフスタイルの変化、技術の進展を踏まえ、効果のある交通安全教育を推進するよう努めます。

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。

このほか、従前の取組に加え、動画を活用した学習機会の提供、ウェブサイトやSNS等の各種媒体の積極的活用など、対面によらない交通安全教育や広報啓発活動についても効果的に推進します。

(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進

市民一人一人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】

市民一人一人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は、歩行者、自転車、自動車運転者の交通事故防止、夕暮れや夜間の交通事故防止、高齢者や子供の交通事故防止等、時節や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。

また、交通安全に対する市民の意識の向上を図り、市民一人一人が交通事故に注意して行動することにより交通事故の発生を抑止し、近年の交通事故死傷者数の減少傾向をより確実なものにするるとともに、春及び秋の全国交通安全運動期間中に設定される「交通事故死ゼロを目指す日」の取組みを推進し、交通関係団体による広報啓発活動を積極的に展開します。

このほか、全国交通安全運動及び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、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。

高齢者が安全かつ安心して外出できるよう、高齢者自身が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、危険を回避するための歩行・運転について定着を図ります。

また、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。

他の年齢層には、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ります。

ウ 横断歩行者の安全確保

信号機のない横断歩道での死亡事故では、自動車の横断歩道手前での減速が不十分なものが多いことから、運転者に対して横断歩道手前での減速義務や横断歩道における歩行者優先義務を再認識させるため、交通安全教育等を推進します。

また、歩行者に対しては、横断歩道を渡ること、信号機のあるところでは信号に従うといった交通ルールの周知を図るほか、運転者に対して横断する意思を明確に伝え、安全を守るための交通行動促進に向けた交通安全教育等を推進します。

エ 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防止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」による歩行者やほかの車両に配慮した通行等正しい乗り方についての参加・体験・実践型の交通安全教育等の充実を図り、自転車の歩道通行時におけるルールや、運転中のスマートフォン等の操作、イヤフォン等の使用の危険性、早めのライト点灯の徹底と自転車側面への反射材取付けによる視認性向上促進等について周知するとともに、自転車利用者のルールの遵守とマナーの実践に対する意識の醸成を図ります。

自転車に同乗する幼児の安全を確保するため、保護者に対して参加・体験・実践型の交通安全教育を実施するほか、幼児を同乗させる場合において安全性に優れた幼児二人同乗自転車の普及や幼児用座席に幼児を乗せる際のシートベルト着用徹底に関する広報啓発活動を推進します。

また、自転車は、歩行者と衝突した場合には加害者となる側面も有しており、交通に参加する者としての十分な自覚・責任が求められることから、そうした意識の啓発を図るとともに、関係事業者と協力し、自転車の点検整備や損害賠償責任保険等への加入促進等（TSマークの普及を含む）の対策を推進します。

さらに、自転車事故被害軽減対策として、ヘルメットの重要性の理解促進を図り、幼児・児童のヘルメット着用の徹底を図るほか、全ての年齢層の自転車利用者に対してもヘルメットの着用を推奨します。

オ 後部座席を含めた全ての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底【重点事

項】

後部座席のシートベルト非着用時の致死率は、着用時を比較して格段に高くなることから、交通事故が発生した場合の被害軽減を目的に、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・団体等との協力の下、参加・体験型の交通安全教育を推進するほか、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着用徹底の普及啓発活動を展開します。

カ 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。

不適正使用時の致死率は、適正使用時を比較して格段に高くなることから、着用推進シンボルマーク等を活用しつつ、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供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。

キ 早めライト点灯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、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。

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。

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及びアルコールチェッカー等を活用した運行前検査の取り組みを推進します。

さらに、地域、職域等における飲酒運転根絶の取り組みを進め、「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、対象に応じた決め細やかな広報啓発を推進します。

また、飲酒運転をした者について、アルコール依存症等が疑われる場合に、地域の実情に応じ、運転者やその家族が相談、指導及び支援等を受けられるよう、関係機関・団体が連携した取組の推進に努めます。

ケ 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、市民一人一人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、SNS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) 交通安全に果たす地域・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、公民館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、子供、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、運転中のスマートフォン操作の危険性についての周知、飲酒運転・妨害運転等の危険運転の根絶を図ります。
- (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。
- (ウ) 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行うことができるよう、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の主体的活動の推進【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に努めます。

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。

また、交通安全ボランティア等の高齢化が進展する中、交通安全の取組を、着実に次世代につないでいくよう幅広い年代の参画に努めます。

(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に努めます。
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に努める必要があり、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、障がい者、子供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に努める必要があります。

(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に努めます。

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、教習技法の充実に努めます。また、教習水準の向上を支援します。

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。

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を支援します。

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。

(ウ) 高齢者支援の推進

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を図ります。

また、高齢者を始めとする地域住民の移動手段の確保に向け、地域公共交通

のマスタープラン（地域公共交通計画）の策定や、鉄道、バス、タクシー等の公共交通機関の確保・維持を図るための取組みを推進します。

オ 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

後部座席を含めた全ての座席シートベルト着用とチャイルドシートの正しい使用及び二輪乗車時におけるヘルメットの正しい着用の徹底を図るため関係機関・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・提供体制の充実を図ります。

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、事故発生時の応急措置、緊急情報・連絡先等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、大雪、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

自転車の安全な利用を確保し、自転車事故の防止を図るため、自転車利用者が定期的に点検整備や正しい利用方法等の指導を受ける気運の醸成を図ります。

また、近年、自転車が加害者となる事故に関し、高額な賠償額となるケースもあり、こうした賠償責任を負った際の支払い原資を担保し、被害者の救済の十全を図るため、関係事業者の協力を得つつ、損害賠償責任保険等への加入促進を図ります。

さらに、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等の普及促進を図り、自転車の視認性の向上を図ります。

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、関係機関と連携し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】

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観点置いて、交通指導を効果的に推進します。

その際、地域の交通実態や違反等に関する地域特性を十分考慮します。

(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。

さらに、地理的情報等に基づく交通事故分析の高度化を図り、交通指導の実施状況について、交通事故の発生実態等を分析し、その結果を指導取り組みの見直しに反映させる、いわゆる PDCA サイクルをより一層機能させます。

(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、本市には「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。
- 特に、負傷者の救命率・救命効果の一層の向上を図る観点から、一刻も早い救急医療、応急処置等を実施するための体制整備を図るほか、事故現場からの救急通報体制の整備やバイスタンダー（現場に居合わせた人）による応急手当の普及等を推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医療機関等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の推進

交通事故現場におけるバイスタンダー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、保健所、医療機関、日本赤十字社、民間団体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。

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を支援するほか、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。

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充実【重点事項】

救助工作車や交通救助活動に必要な救助資機材を充実させるとともに、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、ドクターヘリとの相互補完体制を含めて連携を図り、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、継続的な教育訓練を推進します。

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】

休日・夜間急患センターの設置や初期救急医療機関の整備を推進します。

また、初期救急医療体制では応じきれない入院を要する救急患者の診療体制を確保するため、救急医療体制の圏域を設定し、地域内の医療施設の実情に応じて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行い、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養成課程において救急医療に関する教育の充実を努めるとともに、新人研修における救急医療研修の充実を努め、救急医療を担当する看護師の確保を図ります。

さらに、病院内外での救急活動を充実させる観点から、外傷の標準的初期対応能力の向上に関する研修を推進します。

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、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。

なお、これらは道路交通に限らず、全ての交通分野における大規模な事故についても同様に行います。

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)

	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
相談件数	427	379	332	323	278	212	204	196	170	99

(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

進めます。

(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。
- 交通安全対策の推進を図るため、死亡事故のみならず重傷事故等も含め交通事故の分析を充実させ、関係機関・団体に対する指導、資料の提供等によりその成果の普及を図ります。

(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、更なる交通事故死傷者数の減少に向けた効果的かつ詳細な交通安全施策の検討、立案等に資するため、交通事故分析センターを積極的に活用して、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

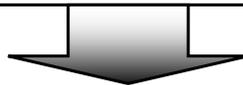
1 鉄道事故のない益田を目指して

- 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。
- 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の対策等、各種の安全対策を総合的に推進します。



2 鉄道交通の安全についての目標

- 乗客の死者数ゼロ
- 事故全体の死者数ゼロ



3 鉄道交通の安全についての対策

《2つの視点》

- 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

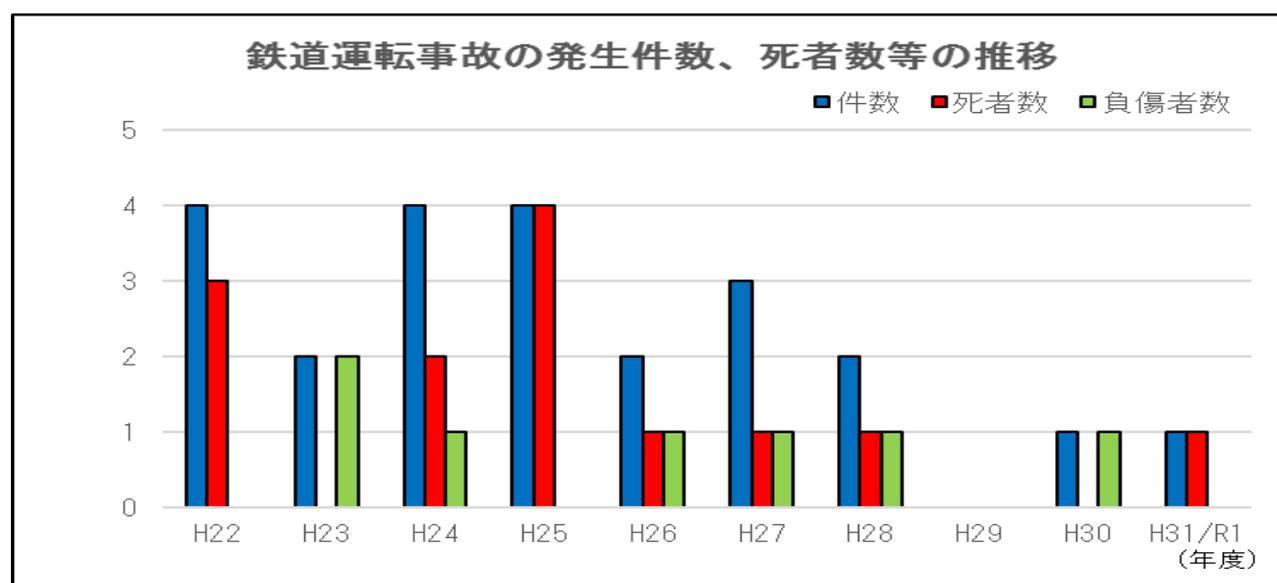
人や物を大量に、高速に、かつ定時に輸送できる鉄道は、市民生活に欠くことのできない交通手段であり、現在の鉄道においては、一たび列車の衝突や脱線等が発生すれば、多数の死傷者を生じるおそれがあります。

また、島根県では、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 島根県内の鉄道事故の状況

県内の鉄道事故状況



(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が、平成27年度から令和元年度までの5年間に7件（死者3人、負傷者3人）の事故が発生しています。

II 近年の事故の特徴

近年の運転事故の特徴としては、人身障害事故は約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、人身障害事故と踏切障害事故がほぼ全てを占めています。県内で令和元年度に発生した1件の運転事故は、人身障害事故です。

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

運転事故の約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を行い、鉄道の安全に関する正しい知識を浸透させます。

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。

また、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等を点検・確認し、大規模な事故又は災害等が発生し

た場合に、迅速かつ的確な情報の収集・連絡を行います。

また、情報提供を行うに当たっては、在留外国人及び訪日外国人にも対応するため、事故等発生時における多言語案内体制を強化します。

(3) 計画運休への取組

大型の台風が接近・上陸する場合など、気象状況により列車の運転に支障が生ずるおそれが見込まれるときは、一層気象状況に注意するとともに安全確保の観点から、鉄道業者に対し、前広に情報提供を行います。

4 救助・救急活動の充実

鉄道の重大事故等に備え、避難誘導、救助・救急活動を迅速かつ的確に行うため、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、鉄道職員に対する自動体外式除細動器（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、国土交通省に設置した公共交通事故被害者支援室では、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ション機能（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

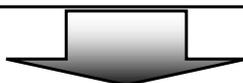
1 踏切事故のない益田を目指して

- 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 踏切道における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》

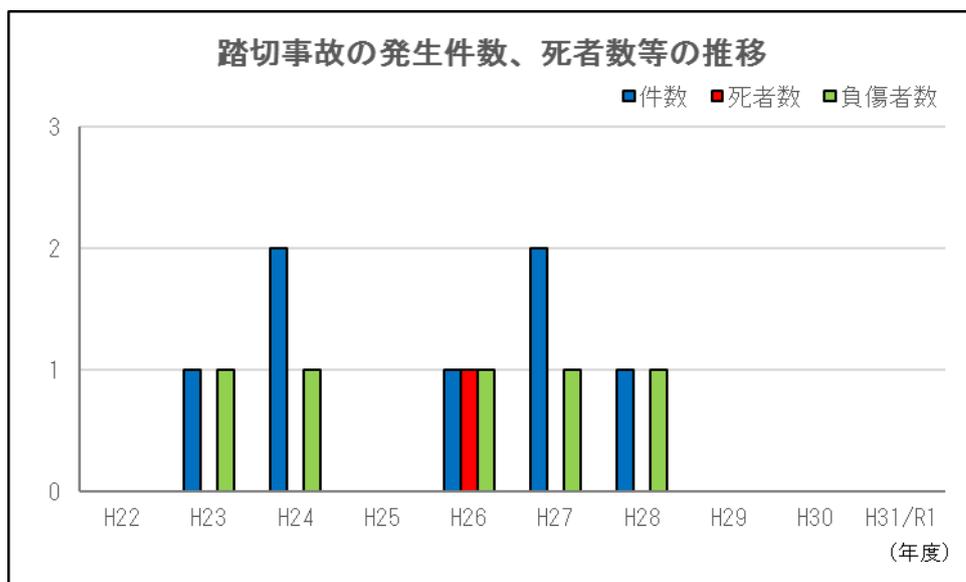
- ① 踏切道の立体交差化、構造の改良及び歩行者等立体横断施設の整備の促進
- ② 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施
- ③ 踏切道の統廃合の促進
- ④ その他踏切道の交通の安全及び円滑化等を図るための措置

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

踏切事故の防止及び交通の円滑化を図るため、踏切道改良促進法（昭和36年法律第195号）及び第11次交通安全基本計画に基づき、踏切道の立体交差化、構造の改良、歩行者等立体横断施設の整備及び踏切保安設備の整備等の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。

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27年度から令和元年度までの5年間に3件の踏切事故（負傷者2人）が発生し、鉄道の運転事故の約4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

近年の踏切事故の特徴としては、

- ① 全国の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4割、歩行者と衝突したものが約5割を占めている
- ③ 原因別で見ると直前横断によるものが約5割を占めている
- ④ 踏切事故では、高齢者が関係するものが多く、65歳以上で約4割を占めている

ことなどが挙げられます。

県内における平成27年度から令和元年度までの5年間に発生した踏切事故3件を原因別にみると、直前横断が2件、停滞が1件となっています。

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、一たび発生すると令和元年度に京浜急行電鉄で発生した列車走行中に踏切道内でトラックと衝突した列車脱線事故のような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、構造の改良促進及び歩行者等立体横断施設の整備の促進
- 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等を図るための措置

1 踏切道の立体交差化、構造の改良促進及び歩行者等立体横断施設の整備の促進

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。

歩道が狭隘な踏切道についても、踏切道内において歩行者と自動車等が錯綜することがないように歩行者滞留を考慮した事故防止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、踏切信号機の設置を推進します。

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るため、踏切事故防止キャンペーンを推進します。

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。

平常時の交通の安全及び円滑化等の対策に加え、災害時においても、踏切道の長時間遮断による救急・救命活動や緊急物資輸送に支障の発生等の課題に対応するため、関係者間で遮断時間に関する情報共有を図っていきます。