

第 11 次

浜田市交通安全計画

(令和 3 年度～令和 7 年度)

令和 4 年 3 月 3 日

浜田市交通安全対策協議会

ま え が き

島根県は、交通安全対策基本法（昭和 45 年法律第 110 号）第 25 条第 1 項に基づき、令和 3 年度から令和 7 年度までの 5 年間に島根県において講ずべき交通安全に関する施策の大綱を定めた第 11 次島根県交通安全計画を策定しました。

この計画に基づき、浜田市においても令和 3 年度から 7 年度までの 5 年間に講ずべき交通安全に関する施策の大綱を定めたのが、この第 11 次浜田市交通安全計画です。これにより、浜田市及び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 年度以降、10 次にわたる浜田市交通安全計画を策定し、交通安全対策を実施してきた結果、第 10 次計画（平成 28 年度～令和 2 年度）の実施期間である 5 年間の浜田市内の交通事故の発生状況をみると、死者数は平成 28 年の 5 名から令和 2 年には 1 人と大きく減少し、第 10 次計画における年間の交通事故死者数 2 人以下という目標値を達成し、死傷者数も、平成 28 年の 99 人から令和 2 年には 58 人と約 4 割減少し、第 10 次計画における目標値 100 人以下を達成しました。

これは、市、県、国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安全に対して地道に取り組んできた成果であると考えられます。

しかしながら、浜田市内における交通事故死者数に占める高齢者の割合は、第 10 次計画の 5 年間をみても約 7 割を占めており、高齢者が関わる交通事故の割合も依然として高い割合にあるなど大変憂慮すべき状況にあり、さらなる対策の実施によって交通事故そのものを減少させることが求められています。

このため浜田市は、本計画において高齢社会への対応や歩行者の安全確保の対策に重点をおき、交通安全活動に取り組んでいくこととしています。

「交通事故のない浜田」を実現するため、市、県、国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、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。

市民の皆様におかれましても、それぞれの立場でこの計画の実現に向けて積極的に取り組んで頂きますようお願い申し上げます。

目 次

計画の基本的な考え方

- 1 計画の基本理念 1
 - (1) 交通事故ゼロの浜田を目指して
 - (2) 人優先の交通安全思想
- 2 計画の性格・期間 1
- 3 交通安全計画における目標 1
 - (1) 道路交通の安全についての目標
 - (2) 踏切道における交通安全についての目標

第1章 道路交通の安全

第1節 交通事故ゼロの浜田を目指して

- I 人身交通事故の発生状況 3
 - 1 死者数
 - 2 過去10年間の交通死亡事故の特徴とその要因
- II 道路交通を取り巻く状況の展望 3

第2節 道路交通の安全についての対策

- I 今後の道路交通安全対策を考える視点
 - 1 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… 4
 - (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留意すべき事項 … 5
 - (1) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進
 - (2) 地域が一体となった交通安全対策の推進

II 道路交通安全対策

- 1 道路交通環境の整備 6
 - (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) 効果的な交通規制の実施
 - (4) 自転車利用環境の総合的整備
 - (5) 災害に備えた道路交通環境の整備
 - (6) 総合的な駐車対策の推進
 - (7) 道路交通情報の充実
 - (8) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備
- 2 交通安全意識の普及徹底 10
 - (1) 段階的かつ体系的な交通安全教育等の推進
 - (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) 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進
 - (5) 市民の参加・協働の推進

3	安全運転の確保	15
(1)	運転者教育等の充実	
(2)	安全運転管理の推進	
(3)	事業用自動車の安全プランに基づく安全対策の推進	
(4)	交通労働災害の防止等	
(5)	道路交通に関連する情報の充実	
4	車両の安全性の確保	16
(1)	自動車の検査及び点検整備の充実	
(2)	自転車の安全性の確保	
5	道路交通秩序の維持	17
(1)	交通の指導取締りの強化等	
(2)	暴走族等対策の強化	
6	救助・救急活動の充実	17
(1)	救助・救急体制の整備	
(2)	救急関係機関の協力関係の確保等	
7	被害者支援の充実と推進	18
(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	

第2章 踏切道における交通の安全

第1節 踏切事故のない浜田を目指して

I	踏切事故の状況	20
II	近年の踏切事故の特徴	20

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	20
II	踏切道における交通安全対策	20
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と円滑化を図るための措置	

< 附属資料 >	23
----------	----

交通計画の基本的な考え方

1 計画の基本理念

(1) 交通事故ゼロの浜田を目指して

真に豊かで活力ある社会を実現するため、その前提として市民が安全で安心して暮らせる社会を実現することは非常に重要です。

交通事故により被害に遭う方の数は、災害や犯罪等他の危険によるものと比べても圧倒的に多いことから、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上で欠くことのできない重要な要素です。

これまで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 年法律第 110 号）に基づき、昭和 46 年以降、5 年ごとに 10 次にわたって「浜田市交通安全計画」を策定し、各種の施策・交通安全活動を実施してきた結果、交通事故死者数は増減を繰り返しながらも減少し、ここ数年は 2 名前後で推移し、また、交通事故による負傷者数は減少傾向にあります。

一方で、高齢者の交通事故死者の減少幅は少なく、全体に占める割合も高い状況が続いています。

最近 5 年では、浜田市内における交通事故死者のうち、高齢者の占める割合が約 7 割を占めており、高齢者の交通事故防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てきたとは言え、いまだ交通事故の発生は後を絶ちません。

交通事故の絶無に向け、人命尊重の理念に立った、「人優先」の交通安全意識の定着による「交通事故ゼロの浜田」を目指し、令和 3 年度を初年度とする「第 11 次浜田市交通安全計画」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

市内の交通安全を図るためには、道路交通においては、自動車と比較して弱い立場にある歩行者、高齢者、障がい者、子ども等の安全を一層確保することが必要であり、「人優先」の交通安全思想を基本とした施策を推進します。

2 計画の性格・期間

(1) 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、浜田市内における国・県・市が実施する交通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す。

(2) 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

目標	① 交通事故死者数	1 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	0 人

国では、世界一安全な道路交通の実現を目指すという政府目標の実現を図ることを踏まえ、国の第 11 次交通安全基本計画において、令和 7 年までに年間の 24 時間死者数を 2,000 人以下、重傷者数を 2 万 2 千人以下とする目標値を設定しています。

これを受けた第 11 次島根県交通安全計画で、

- ① 交通事故死者数 15 人以下
- ② 重傷者数 170 人以下
- ③ 高齢者交通事故死者数 . . 全交通事故死者数の半数以下

とされた目標数値を踏まえた上で、浜田市においても、究極的には交通事故のない社会を目指しながら、直近 5 年間の発生状況も踏まえ、令和 7 年までに達成すべき年間の 24 時間死者数及び重傷者数の数値目標を前記のとおり設定しました。

詳細は以下のとおりです。

ア 交通事故死者数

県の第 11 次交通安全基本計画及び市内の交通事故発生状況に即し、市民の理解と協力のもと、国・県及び関係行政機関と連携して、人命尊重の理念に基づき、究極的には交通事故のない社会を目指しながら、令和 7 年までに、市内における年間の 24 時間死者数を 1 人以下とすることを目指します。

イ 交通事故重傷者数

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、令和 7 年までに市内における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。

ウ 高齢者交通事故死者数

市内における交通死亡事故の特徴として、交通事故死者に占める高齢者の割合が、非常に高いことが挙げられます。つまり、交通事故死者数の減少には、高齢者の事故死者数を減少させることが必要です。

高齢者は、「運動能力や判断力が劣る」という実情を踏まえた上で、特に重点的に交通安全意識の高揚を図り、令和 7 年までに、市内における年間の交通事故による高齢者死者数を 0 人とすることを目指します。

(2) 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
----	----------

市内の踏切事故は、第 10 次交通安全計画の 5 年間で発生はありませんでしたが、踏切事故は、死傷者を生ずる危険性が極めて大きいものであることや、改良すべき踏切道が少なからず残っています。

こうした現状を踏まえ、踏切事故防止対策を引き続き推進し、踏切事故のない浜田の継続を目指します。

第1章 道路交通安全

第1節 事故ゼロの浜田を目指して

I 人身交通事故の発生状況

1 死者数

第10次浜田市交通安全計画の実施期間である平成28年から令和2年までの5年間をみると、交通事故死者数が最も多かったのは平成28年の5人であり、交通事故死者数は計13人でした。(年平均2.6人)

また、人身交通事故発生件数と重傷者数は、平成28年が最多で、発生件数88件・負傷者数99人であり、重傷者数は平成30年が最多で18人でした。

直近の令和2年は、交通事故死者数が1人、人身交通事故の発生は51件、負傷者数は58人、重傷者数14人となり、第10次浜田市交通安全計画に掲げた、令和2年に「年間交通事故死者数を2人以下、負傷者数100人以下」とする数値目標を達成した。

【市内の交通事故発生状況（H28～R2）】（高速道路を除く）

	H28	H29	H30	R1	R2
死者数	5	2	2	3	1
高齢死者数	3	1	1	2	1
人身事故件数	87	74	68	52	51
負傷者数	99	84	75	55	58
重症者数	16	17	18	13	14

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、次に掲げるようなものがあります。

【特徴】

- ① 高齢者の死者が多い。
- ② 国道における死者が多い。

【要因】

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

- 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。
交通環境上、高齢であっても、日常生活に車の運転が必要となる。
- 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。

II 道路交通を取り巻く状況の展望

市内の運転免許人口は、人口の減少に伴い、緩やかな減少の傾向となっており、この状況は今後も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は高止まり続けており、高齢者が交通事故の当事者となる比率が高いことを考慮すると総合的な高齢者対策が重要です。

第2節 道路交通安全についての対策

近年、市内の交通事故死者数は増減があるものの、交通事故件数や、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つ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、今後の交通安全対策は、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 |
| 2 | 交通安全意識の普及徹底 |
| 3 | 安全運転の確保 |
| 4 | 車両の安全性の確保 |
| 5 | 道路交通秩序の維持 |
| 6 | 救助・救急活動の充実 |
| 7 | 被害者支援の充実と推進 |

この 7 つの柱の交通安全対策は、次の視点により推進するものです。

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

本県では、全国平均と比較して高齢化が進行しており、市内も同様となっています。

その中では、高齢者が被害者として当事者となるだけでなく、加害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、移動できるような交通社会の形成が必要です。

そのためには、高齢者が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、高齢者の交通モードに応じた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ことが必要です。

また、引き続き、高齢運転者の増加が今後も増加することが予想されるため、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となってきます。

さらには、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、幼児から高齢者まで、心身の発達段階に応じた交通安全教育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

市内では、過去 5 年間の交通事故死者 13 人のうち、歩行者が 3 人、自転車利用者が 1 人であり、そのうち高齢歩行者は 2 人です。

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、市内においても、自転車利用者の交通違反が散見されます。

自転車は自動車と衝突すれば被害に遭う反面、歩行者と衝突した場合には加害者となるため、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、自転車利用者と、自動車、歩行者の共存が図れるよう、自転車の走行空間の確保を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として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) 生活道路及び幹線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、子どもを含む全ての歩行者や自転車が安全に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ています。

今後は生活道路においての自動車の速度抑制等を図るための道路交通環境の整備、交通指導取締りの強化、安全な走行の普及等の対策を講じるとともに、幹線道路における交通安全対策等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り組みが不可欠であり、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本市においては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浸透することを目指します。

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

これまで取り組んだ各交通安全対策の成果もあり、交通事故は減少してきましたが、安全不確認などの単純な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発生しており、市内も同様です。

交通事故の発生時間、場所、形態等に基づく発生状況の分析と併せ、一方で安全運転に対する更なる意識の高揚を図ることも不可欠です。

これらを組み合わせ、より細かな対策を効果的に実施し、交通事故を抑止していく必要があります。

(2) 地域が一体となった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、インターネット等の媒体を活用し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参加を促し、市民が主体的に取り組む意識を醸成していく必要があります。

また、市民のみならず、安全な交通環境の実現のため

に、行政、関係団体、住民などが協働した交通安全対策の推進が必要です。

そのためにも、市民の関心を引く交通安全に関する情報を可能な限り発信・共有し、交通安全に対して一体となった意識を形成していかなければなりません。

II 道路交通安全対策

前記の交通安全対策の柱である

- 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 車両の安全性の確保
- 5 道路交通秩序の維持
- 6 救助・救急活動の充実
- 7 被害者支援の充実と推進

は、次のとおり推進していきます。

1 道路交通環境の整備

(1) 生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備

これまで一定の成果を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言えない状況です。

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の整備など、「人」の視点に立った交通安全対策を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

交通事故の多いエリアや、道路の狭隘なエリアにおいて、自治体、地域住民等が連携し、通り抜け交通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目指します。

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30km/hの区域規制をする「ゾーン30」の整備などの低速度規制を検討するほか、公安委員会と道路管理者が連携し、歩道の整備、路側帯の設置・拡幅等に努めるとともに、交通弱者を中心とした歩行者・自転車利用者の安全な通行の確保を推進します。

また、「ゾーン30」以外の生活道路においても、歩道を整備するとともに、必要に応じて自動車の速度の抑制、道路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の創出を目指します。

【市内のゾーン30】	(面積ha)
浜田市港町地区	46ha

イ 通学路等の歩道整備等の推進

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を推進するとともに、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。

小学校・幼稚園・保育所・児童館等に通う児童や幼児と、

高校・中学校に通う生徒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、横断歩道規制の適切な実施等により安心・安全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

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・勾配の改善等に努めます。

このほか、高齢運転者の増加と交通事故防止に対応するため、信号灯器のLED化、道路標識の高輝度化等を図る必要があります。

(2) 幹線道路における交通安全対策の推進

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、的確な事故対策を推進します。

また、高速自動車国道等から生活道路に至るネットワークによって適切に機能が分担されるよう道路の体系的整備を推進し、他の交通機関との連携強化を図る道路整備を推進します。

ア 事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）の推進

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

イ 事故危険箇所対策の推進

死傷事故が多く発生する幹線道路の区間や、交差点などの地点である「事故危険箇所」における集中的な交通事故抑止対策に、公安委員会や道路管理者と連携して対応し、道路環境の改善を目指します。

ウ 幹線道路における交通規制

一般道路については、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。

新規供用の高速自動車国道等については、道路構造、交通安全施設の整備状況等を勘案し、適正な交通規制を実施するとともに、既供用の高速自動車国道等については、交通流の変動、道路構造の改良状況等を総合的に勘案して交通実態に即した交通規制になるよう見直しを推進します。

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等が発生した場合は、当該事故の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、同様の交通事故の再発防止を図ります。

オ 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、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推進し、安全水準の維持、向上に努めます。

安全で円滑な自動車交通を確保するため、必要な対策として注意喚起標識、路面標示の整備等を実施します。

また、逆走や歩行者・自転車の誤進入による事故防止のため、標識・標示の整備や情報板の効果的な活用等により事故防止対策を図ります。

(3) 効果的な交通規制の実施

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、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目指します。

(4) 自転車利用環境の総合的整備

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に努めます。

一方で、自転車等の駐車対策を推進するとともに、関係機関・団体と連携した広報啓発活動等により、違法駐車を防止する取り組みも推進します。

(5) 災害に備えた道路交通環境の整備

災害に備えた道路や災害に強い交通安全施設等の整備に努めるとともに、災害発生時における的確な交通規制の実施や情報提供等の充実を目指します。

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目指します。

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に努めます。

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に努めます。

津波に対しては、津波による人的被害を最小化するため、道路利用者への早期情報提供、迅速な避難を行うための避難路の整備及び津波被害発生時においても緊急輸送道路を確保するため、津波浸水域を回避する幹線道路等の整備を推進します。

イ 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・的確に実施します。

ウ 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・的確に収集・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、道

路交通に関して、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。
また、情報提供媒体の整備を目指します。

(6) 総合的な駐車対策の推進

道路交通の安全と円滑を図り、道路交通の状況や地域の特性に応じた駐車対策を実施します。

ア きめ細かな駐車規制の推進

地域住民の意見要望等を踏まえつつ、駐車規制の点検・見直しを実施するとともに、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・迷惑性の高い違反の重点的な取り締まりを推進します。

また、交通事故の原因となる駐車違反や常習的な違反等の悪質な駐車違反について運転者の責任追及を徹底します。

ウ 違法駐車を排除するための気運の醸成・高揚

関係機関・団体と連携した広報・啓発活動を推進し、違法駐車の排除に向けた意識高揚に努めます。

(7) 道路交通情報の充実

安全で円滑な道路交通を確保するためには、運転者に対して道路交通情報をわかりやすく提供することが重要です。適時・適切な情報を提供するため、道路交通情報の発信手段の充実を目指します。

また道路環境に応じ、交通規制をわかりやすく表示する大型標識や、わかりやすい道路案内標識の整備に努めます。

(8) 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を図るほか、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

道路交通に与える不法占用物件等については、市街地を中心として、実態把握・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

道路の掘り起こしを伴う工事については、無秩序な掘り返しと工事に伴う交通事故・渋滞を抑止するため、施工時期や施工方法の調整に努めます。

イ 道路法に基づく通行の禁止又は制限

道路の構造の保全や、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、道路法に基づき、迅速・的確に通行の禁止又は制限を行います。

ウ 地域に応じた安全の確保

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

また、積雪寒冷地域においては、冬期の安全な道路交通を確保するため、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、路面状況に関する情報を収集し、道路利用者に提供する設備整備に努めます。

2 交通安全意識の普及徹底

(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むという意識高揚に努めます。

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を通行するために必要な基本的な技能及び知識を習得させる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・保育活動などの機会をとらえて交通安全教育を計画的かつ継続的に行っていきます。

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児の安全な行動の指導、保護者を対象とした交通安全講習等の開催に努めます。

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。

また、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

全講習会等の開催に努めます。

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、事故の安全ばかりでなく他の交通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、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。

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。

特に、二輪車・自動車の安全に関する指導については、安全運転を推進する機関・団体等と連携しながら、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。

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ます。

また、まちづくりセンター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の促進に努めます。

カ 高齢者に対する交通安全教育の推進

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。

(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、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のなかった高齢者を中心に個別世帯訪問指導や交通安全教室等を開催し

たり、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の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、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教養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、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・助言を徹底し、安全利用の啓発に努めます。

(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、世代間交流が促進されるよう努めます。

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た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の開催に努めます。

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、広報啓発活動の推進に努めます。

(2) 効果的な交通安全教育の推進

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

(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・継続的な展開を目指します。

ア 交通安全県民運動の推進

市民一人ひとりに広く交通安全思想の普及・浸透を図り、交

通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣付けるとともに、市民自身による道路交通環境の改善に向けた取り組みを推進するための運動として、当協議会を始め、国・県・団体が相互に連携して、島根県交通安全県民運動実施要綱に基づき、年間を通じて実施する運動や、期間・日を定めて行う運動など、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、高齢者の交通事故防止を市内の実情に応じてさらに推進します。

イ 高齢者の交通事故防止対策の推進

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るための広報啓発に努めます。

また、高齢者が安全かつ安心して外出したりできるよう、高齢者に交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践の習慣づけと、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。

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、運転手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、運転手に対して横断する意思を明確に伝え、安全を確認してから横断を始め、横断中も周りに気をつけること等、歩行者が自らの安全を守るための交通行動促進に向けた交通安全教育を推進します。

エ 自転車の安全利用の推進

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の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運転中のスマートフォン等の操作の危険性について周知を図ります。

あわせて、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、早めのライト点灯を徹底させ、反射材の取り付け等の安全行動を促します。

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促進を図るほか、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 **全ての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底**
交通事故が発生した場合の被害軽減のため、後部座席を含めた全ての座席のシートベルトの正しい着用を推進するため、関係機関・団体と連携し、交通安全運動などの機会や広報媒体を通じて積極的な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**
交通事故が発生した場合に幼児の被害軽減のため、交通安全運動などの機会や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・保育所等と連携し、保護者等に対する広報啓発・指導に努め、正しい使用の徹底を図ります。
- キ **早めのライト点灯と反射材の普及促進**
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、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、幅広い年齢層を対象とし、着用を推奨していきます。
- ク **飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立**
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、飲酒模擬体験などにより、飲酒が運転に及ぼす影響を体感できるような教育に努めます。
また交通関係機関・団体や、酒類販売業者と連携し、飲酒運転根絶に向けた広報啓発に取り組みます。
さらに、地域、職域等における飲酒運転根絶への取り組みに努め、「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に努めます。
- コ **効果的な広報の実施**
交通安全に関する広報については、関係機関・団体と連携し、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の実施に努めます。
そのため、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・家庭の役割は非常に大きいことから、家庭向け広報媒体の積極的な活用や、町内会を通じた広報等により、家庭に浸透する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や、飲酒運転等の根絶の一助とします。

(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等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等に関する情報の提供に努めます。

(4) 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進

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、交通安全県民運動等の機会を通じて働きかけを行います。そのため当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浜田市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

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

(1) 運転者教育等の充実

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、運転手のみならず、これから運転するもの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ます。

ア 高齢運転者対策の充実

高齢者を対象とした交通安全教室を開催し、地域の実情に即した安全教育を推進するとともに、高齢運転者の安全意識を高めるため、道路交通法に定める高齢者マーク(高齢運転者標識)使用について遵守を呼びかけます。

また、高齢者マークを取り付けた自動車に対する保護意識の高揚を図ります。

イ 高齢運転者支援の推進

関係機関が連携し、運転経歴証明書の周知を図るなど、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ります。

ウ シートベルト・チャイルドシート及び乗車用ヘルメットの正

しい着用の徹底

関係機関・団体と連携し、各種講習・交通安全運動等の機会を通じて、着用推進を図るとともに、シートベルト・チャイルドシート及び乗用ヘルメット着用義務違反に対する街頭での指導取締りの強化を図ります。

(2) 安全運転管理の推進

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

また、令和4年4月1日から安全運転管理者による運転手の運転前後の酒気帯びの有無を確認することが義務化され、同年10月1日からは、運転手の酒気帯びの有無の確認をアルコール検知器を用いて行うことなどが義務化されることから、安全運転管理者協会等の関係団体と連携し、制度の周知を図ります。

(3) 事業用自動車の安全プラン等に基づく安全対策の推進

事業用自動車交通事故死者数・重傷者数・人身事故件数・飲酒運転件数の削減を目標とする事業自動車総合安全プランに基づき、安全体質の確立、コンプライアンスの徹底等について関係者（行政、事業者、利用者）が一体となり総合的な取組を推進します。

(4) 交通労働災害の防止等

長時間労働を原因とする交通労働災害の防止を図るため、「交通労働災害防止のためのガイドライン」の周知徹底及び「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」等の厳守の徹底を図ります。

(5) 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、道路利用者に対して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。

4 車両の安全性の確保

(1) 自動車の検査及び点検整備の充実

道路運送車両法の保安基準の拡大・強化に合わせて進化する自動車技術に対応する自動車検査体制の整備を推進し、道路運送車両法に基づく自動車検査の確実な実施を図ります。

また、道路交通に危険を及ぼす不正改造を防止するため、街頭検査体制の充実強化を図ることにより、不正改造車両をはじめとした整備不良車両及び基準不適合車両の排除等を推進します。

(2) 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機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の防止を図るため、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被視認性の向上を図ります。

5 道路交通秩序の維持

(1) 交通の指導取締りの強化等

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重大事故の防止に重点を置いた指導取締り・啓発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、軽微な違反行為であっても重大事故に直結することから、違反の未然防止及び交通流の整序を図ります。

また、交通事故分析、交通違反と交通事故のクロス分析等をもとに、交通事故の発生実態に対応した指導取締り及び啓発を推進します。

ア 一般道路における効果的な指導取締りの強化等

(ア) 交通事故抑止に資する指導取締りの推進

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、無免許運転、飲酒運転、著しい速度超過等のような、悪質性、危険性、迷惑性の高い違反の重点的な取締りの強化を図ります。

特に、無免許運転・飲酒運転については、常習者を交通の場から排除し、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取締り等の街頭活動を推進します。

(イ) 自転車利用者に対する指導取締りの推進

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指導警告を行うとともに、悪質・危険な自転車利用者に対する検挙措置を推進します。

イ 高速自動車国道等における指導取締りの強化等

高速道路では、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、交通流や交通事故発生状況等の交通の実態に即した効果的な機動警ら等を実施することにより、違反の未然防止及び交通流の整序を図るとともに、悪質性・危険性・迷惑性の高い違反を重点とし、特に著しい速度超過、飲酒運転、車間距離不保持、通行帯違反等の交通指導取締りを強化します。

(2) 暴走族等対策の強化

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。

6 救助・救急活動の充実

(1) 救助・救急体制の整備

ア 救助・救急体制の整備・拡充

交通事故に起因する事故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 心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動の推進

交通事故現場に居合わせた人による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：Automated External Defibrillator）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。

ウ 救急救命士の養成・配置等の促進

プレホスピタルケア（救急現場及び搬送途上における応急措置）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ます。

また、医師の指示、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。

エ 救助・救急用資機材の整備の推進

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に努めます。

オ 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、教育訓練の積極的な実施に努めます。

（２）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、医師の判断を直接救急現場に届けられるようにするため、医師と直接交信するシステム（ホットライン）やＩＣＴの技術を活用して連携を取るなど、効果的な救急体制の整備を促進します。

7 被害者支援の充実と推進

（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島根県交通事故相談所の活用を広く周知する等、交通事故被害者に対する支援施策を推進します。

島根県交通事故相談所の体制	松江相談所（常設） 浜田相談室（毎週水曜日） 9：00～12：00 13：00～16：00 【TEL 0855-29-5563】 巡回相談（出雲・大田・益田・隠岐）
---------------	---

（２）損害賠償の請求についての援助等

県交通事故相談所を活用し、各種の広報を行うほか、市の広報誌等の積極的な活用により交通事故相談活動の周知

(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

- 19 -

第2章 踏切道における交通の安全

第1節 踏切事故のない浜田を目指して

I 踏切事故の状況

市内には、JR山陰本線沿線に34カ所の踏切道があります。市内では、平成28年度を初年度とした第10次交通安全計画実施期間中の5年間に於いて踏切事故はなく、過去10年を遡っても踏切事故は発生しておりません。

II 近年の踏切事故の特徴

市内では近年発生のない踏切事故ですが、全国的な傾向としては、

- 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ヶ所当たりの件数でみると、第1種踏切道が最も少ない。
 - 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 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、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。

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、発生そのものが重大な結果に直結すること、また、立体交差化、構造改良、踏切保安設備の整備、交通規制等の対策を実施すべき踏切道が少なからず残されている現状にあること、これらの対策が、同時に渋滞の軽減による交通の円滑化や環境保全にも寄与するものであることを考慮し、高齢者等の歩行者対策等それぞれの踏切の状況を勘案しつつ、より効果的な対策を講じるように努めていきます。

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

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、極力立体交差化を念頭に置いた整備を進めます。

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改良を促進します。また、従前の踏切対策に加え、踏切周辺対策等にも取り組み、ソフト・ハード両面から可能な対策を進めます。

2 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施

踏切遮断機の整備された踏切道は、踏切遮断機の整備されていない踏切道に比べて事故発生率が低いことから、踏切道の利用状況、踏切道の幅員、交通規制の実施状況等を勘案し、着実に踏切遮断機の整備を行います。

また、自動車交通量の多い踏切道については、道路交通の状況、事故の発生状況等を勘案し、必要に応じて、より事故防止効果の

高い踏切保安設備の整備を進めます。

さらに、道路の交通量、踏切道の幅員、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、自動車通行止め、大型自動車通行止め、一方通行規制を実施するとともに、併せて道路標識の大型化等により、視認性の向上を図り、分かりやすい交通規制の実施に努めます。

3 踏切道の統廃合の促進

踏切道の立体交差化、構造の改良等に併せて、近接踏切道のうち、その利用状況、う回路の状況等を勘案して、第3、4種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と円滑化を図るための措置

踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、必要に応じ、踏切道予告標、踏切信号機の設置や踏切保安設備等の高度化を図っていくほか、車両等の踏切通行時の違反行為に対する指導取締りを積極的に行います。

また、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に向け、学校における教育を引き続き推進する等広報・啓発に努めます。

〈 附 属 資 料 〉

- 1 交通安全対策基本法抜すい
- 2 用 語 解 説

1 交通安全対策基本法（昭和45年 法律第110号）抜すい

（都道府県交通安全対策会議の設置及び所掌事務）

第16条 都道府県に、都道府県交通安全対策会議を置く。

2 都道府県交通安全対策会議は、次の各号に掲げる事務をつかさどる。

- 一 都道府県交通安全計画を作成し、及びその実施を推進すること。
- 二 前号に掲げるもののほか、都道府県の区域における陸上交通の安全に関する総合的な施策の企画に関して審議し、及びその施策の実施を推進すること。
- 三 都道府県の区域における陸上交通の安全に関する総合的な施策の実施に関し、都道府県並びに関係指定地方行政機関及び関係市町村相互間の連絡調整を図ること。

（都道府県交通安全対策会議の組織等）

第17条 都道府県交通安全対策会議は、会長及び委員をもって組織する。

2 会長は、都道府県知事をもって充てる。

3 委員は、次の各号に掲げる者をもって充てる。

- 一 都道府県の区域の全部又は一部を管轄する指定地方行政機関の長又はその指名する職員
 - 二 都道府県教育委員会の教育長
 - 三 警視総監又は道府県警察本部長
 - 四 都道府県知事が都道府県の部内の職員のうちから指名する者
 - 五 地方自治法（昭和22年法律第67号）第252条の19第一項の指定都市を包括する都道府県にあっては、指定都市の長又はその指名する職員
 - 六 都道府県の区域内の市町村の市町村長及び消防機関の長のうちから都道府県知事が任命する者
- 4 都道府県交通安全対策会議に、特別の事項を審議させるため必要があるときは、特別委員を置くことができる。
- 5 前各項に定めるもののほか、都道府県交通安全対策会議の組織及び運営に関し必要な事項は、政令で定める基準に従い、都道府県の条例で定める。

（都道府県交通安全計画等）

第25条 都道府県交通安全対策会議は、交通安全基本計画（陸上交通の安全に關す

る部分に限る。）に基づき、都道府県交通安全計画を作成しなければならない。

2 都道府県交通安全計画は、次の各号に掲げる事項について定めるものとする。

- 一 都道府県の区域における陸上交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱
 - 二 前号に掲げるもののほか、都道府県の区域における陸上交通の安全に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために必要な事項
- 3 都道府県交通安全対策会議は、毎年度、都道府県の区域における陸上交通の安全に関し、当該区域の全部又は一部を管轄する指定地方行政機関及び都道府県が講ずべき施策に関する計画（以下「都道府県交通安全実施計画」という。）を作成しなければならない。この場合において、都道府県交通安全実施計画は、交通安全業務計画（陸上交通の安全に関する部分に限る。）に抵触するものであってはならない。
- 4 都道府県交通安全対策会議は、第一項の規定により都道府県交通安全計画を作成したときは、すみやかに、これを内閣総理大臣及び指定行政機関の長に報告し、並びに都道府県の区域内の市町村の長に通知するとともに、その要旨を公表しなければならない。
- 5 都道府県交通安全対策会議は、第三項の規定により都道府県交通安全実施計画を作成したときは、すみやかに、これを、内閣総理大臣及び指定行政機関の長に報告するとともに、都道府県の区域内の市町村の長に通知しなければならない。
- 6 第四項の規定は都道府県交通安全計画の変更について、前項の規定は都道府県交通安全実施計画の変更について準用する。
（市町村交通安全計画等）
- 第26条 市町村交通安全対策会議は、都道府県交通安全計画に基づき、市町村交通安全計画を作成するよう努めるものとする。
- 2 市町村交通安全対策会議を置かない市町村の長は、前項の規定により市町村交通安全計画を作成しようとするときは、あらかじめ、関係指定地方行政機関の長及び関係地方公共団体の長その他の執行機関の意見を聴かなければならない。
- 3 市町村交通安全計画は、おおむね次に掲げる事項について定めるものとする。
- 一 市町村の区域における陸上交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱
 - 二 前号に掲げるもののほか、市町村の区域における陸上交通の安全に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために必要な事項
- 4 市町村長は、市町村の区域における陸上交通の安全に関し、当該年度において市町村が講ずべき施策に関する計画（以下「市町村交通安全実施計画」という。）を作成するよう努めるものとする。この場合において、市町村交通安全実施計画は、都道府県交通安全実施計画に抵触するものであってはならない。

- 5 市町村交通安全対策会議は、第一項の規定により市町村交通安全計画を作成したときは、すみやかに、その要旨を公表するよう努めるとともに、市町村交通安全計画を都道府県知事に報告しなければならない。
- 6 市町村長は、第四項の規定により市町村交通安全実施計画を作成したときは、速やかに、これを都道府県知事に報告しなければならない。
- 7 第二項及び第五項の規定は市町村交通安全計画の変更について、前項の規定は市町村交通安全実施計画の変更について準用する。

2 用 語 解 説

(五十音順)

【あ行】	
LED化	信号灯器の光源に発光ダイオードを用いて、従来の電球式に比べ視認性等を高めたもの
【か行】	
可搬式運転適性検査	CRT運転適性検査機（コンピューター技術を駆使した運転適性検査機。ドライバーの認知・判断・操作を電算処理により抽出して、自分では気づかない運転上の危険な癖や性格を知ることが出来る。）の可搬型のもの
緊急輸送道路	「緊急輸送路」とも呼ばれ、大規模な地震等の災害が発生した場合に、救命活動や物資輸送を円滑に行うために、県や市などが事前に指定した道路（路線）
緊急交通路	大規模な災害が発生した際に、被災地へ向かう消防・救急・警察・自衛隊などの緊急車両の通行を円滑にするため、一般の車両が通行を禁止・制限される道路。災害対策基本法に基づいて都道府県公安委員会が指定する
【さ行】	
事故危険箇所	交通事故死傷率が高く、又は死傷事故が多発している交差点等を、国家公安委員会と国土交通省が指定した箇所
自動体外式除細動器（AED）	心臓突然死の原因のひとつである心臓の心室が小刻みに震え全身に血液を送ることが出来なくなる心室細動等が発生した場合に、心臓に電気ショックを与えることにより心臓が本来持っている機能を回復させる機器
生活道路	その地域に生活する人が、住宅などから主要な道路に出るまでに利用する道のこと

ゾーン30	生活道路における歩行者等の安全な通行を確保することを目的として、区域（ゾーン）を定めて最高速度30キロメートル毎時の速度規制を実施するとともに、その他の安全対策を必要に応じて組み合わせ、ゾーン内における速度抑制や、ゾーン内を抜け道として通行する行為の抑制等を図る生活道路対策
【た行】	
TSマーク	自転車安全整備店の自転車安全整備士が点検整備し、道路交通法に規定する普通自転車であることを確認して貼付するマークで、傷害保険及び賠償責任保険が付帯されている
【は行】	
踏切道	鉄道と道路が平面交差する部分
○踏切種別	
第1種踏切	遮断機及び警報機が設置されている踏切
第3種踏切	警報機が設置されている踏切
第4種踏切	遮断機、警報機が設置されていない踏切