

第 1 1 次  
安来市交通安全計画  
(令和 3 年度～令和 7 年度)

島根県安来市

# 第 1 1 次安来市交通安全計画

## 目 次

まえがき	1
第 1 章 道路交通の安全	
第 1 節 交通事故の傾向とその抑止	
I 交通事故の傾向	2
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と課題	4
1 高齢化社会への対応	
2 歩行者の安全確保	
3 自転車利用者への交通安全教育の啓発	
4 市民の交通安全意識の定着	
5 安全な道路交通体系の整備	
II 道路交通安全対策	6
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 救助・救急活動の充実	
5 交通事故被害者等に対する支援	
第 2 章 鉄道交通の安全	
第 1 節 踏切事故ゼロを目指して	14
第 2 節 踏切道における交通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	14
II 踏切道における交通安全対策	15

# ま え が き

交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図るため、昭和45年6月、交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）が制定され、これに基づき昭和46年度以降9次にわたり国の交通安全対策基本計画、並びに島根県交通安全計画が作成された。

安来市においても昭和46年度の第1次から安来市交通安全計画を作成し、本市はもとより国、県、関係民間団体等において各般にわたる交通安全対策が強力に実施された結果、陸上交通の安全対策は着実な進展を続けてきたところである。

しかしながら本市の道路交通を取り巻く環境を見てみると、国の高速道路利用促進政策により周辺一般道路において通行車両の高速化・大型化が進んでおり、また高齢者が当事者となる交通事故の増加もここ数年で特に顕著になっている。一方、鉄道交通においては山陰本線の高速化に伴い、一度事故が発生した場合には多数の死傷者を生ずる恐れがあるなど道路・鉄道双方事故への懸念が尽きない。

このような状況の下、交通事故の防止は従来にも増して関係機関、団体及び市民一人一人が全力をあげて取り組まなければならない緊急かつ重要な課題であり、引き続き人命尊重の理念の下に、交通安全対策全般にわたる総合的かつ長期的な施策の大綱を定めこれに基づいて諸施策を一層協力を推進していかなければならない。

この安来市交通安全計画は、上記の観点から交通安全対策基本法第26条の規定により、第11次島根県交通安全計画の基本理念に沿い、令和3年度から令和7年度までの5年間に、安来市において講ずるべき交通安全に関する施策の大綱を定めるものである。

# 第 1 章 道路交通の安全

## 第 1 節 交通事故の傾向とその抑止

### I 交通事故の傾向

安来市では交通事故による死者数が平成 2 年と平成 1 0 年に 8 人を記録したものの、近年は減少を辿り、平成 2 7 年には、昭和 2 9 年以降 6 1 年ぶりとなる交通死亡事故ゼロを記録した。その後一旦増加に転じたが、令和 2 年には 1 人と第 1 0 次計画期間中最小を記録している。

また、市内交通事故件数に関して別表 1 を参照すると、令和に入ってから物損事故件数が減少しており、要因の一部として新型コロナウイルス感染症禍における外出自粛やテレワークなどによるマイカー利用の減少があると推測する。

しかし、物損事故数が減少しているものの、人身事故件数は大きく変動しておらず、交通弱者となる歩行者等の命が脅かされる危険性は依然として存在している。

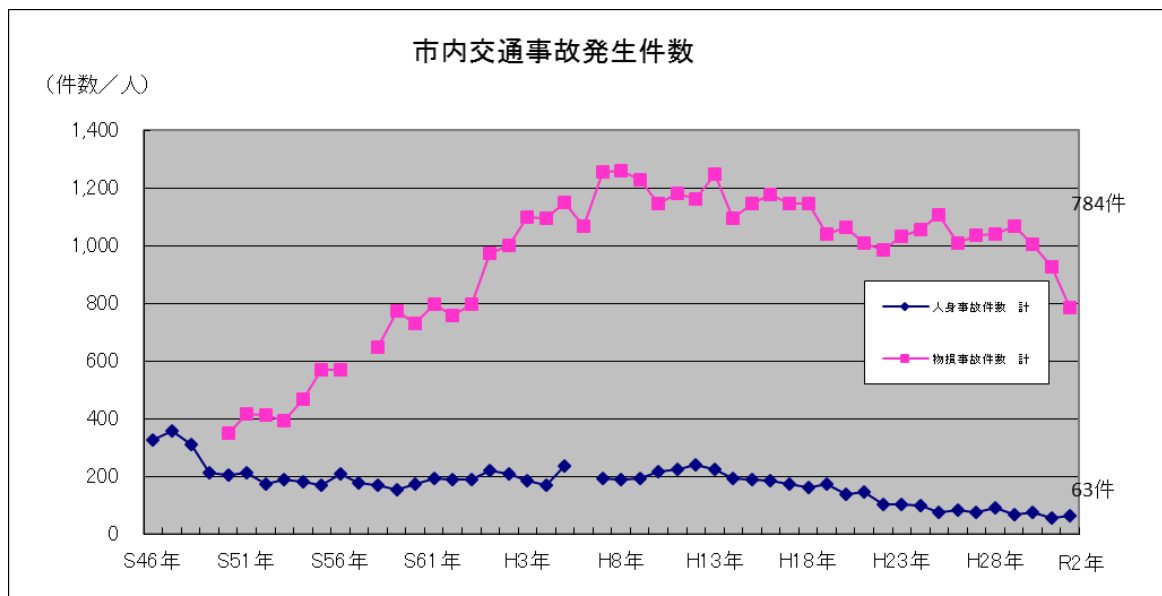
近年の安来市での交通事故の発生状況を見ると、その特徴は次のとおりである。

- ① 昼間・国道における事故が多発している。
- ② 6 5 歳以上の高齢者の関係する事故が多い。
- ③ 追突による事故が多い。

この交通事故の特徴に対する主な原因としては、次のようなことが考えられる。

- ア 国道が幹線道路であると同時に生活道路であること。
- イ 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こと。
- ウ 自動車・二輪車保有台数及び運転免許保有者数の増加や経済の発展、自動車や二輪車を利用した余暇活動の増大等に伴って道路総交通量が増加していること。
- エ 道路の形状が、幅員が狭い、カーブが多い等の悪条件を持っていること。

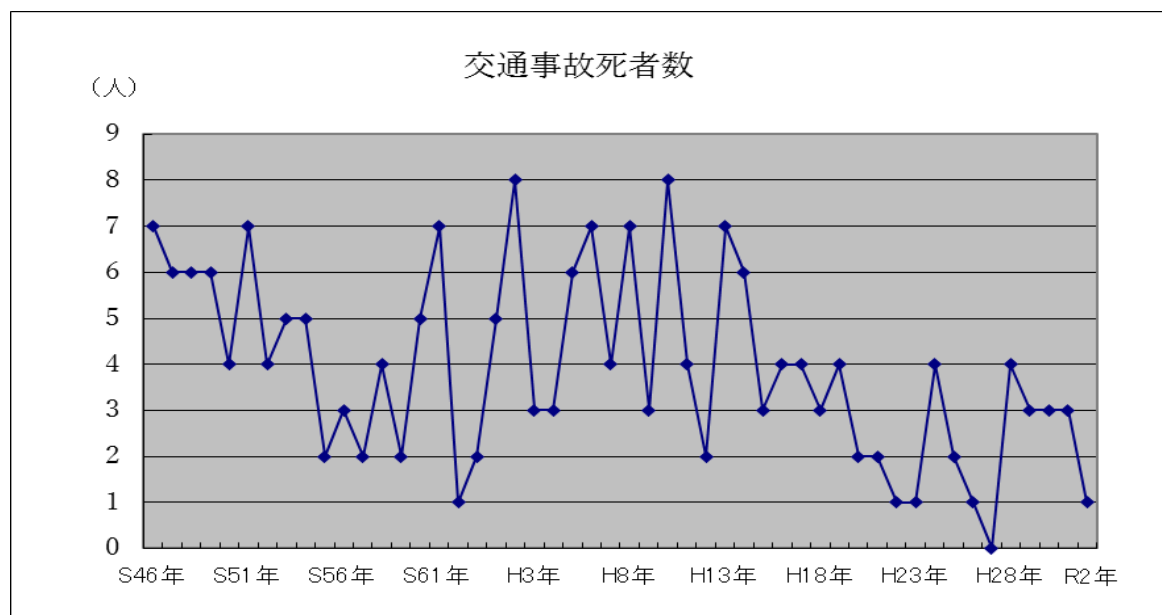
別表 1



(資料提供：島根県警察安来警察署)

(平成6年人身事故件数はデータ無し)

別表 2



(資料提供：島根県警察安来警察署)

## II 道路交通を取り巻く状況の展望

今後、道路交通を取り巻く環境は経済・社会情勢の動向に伴い複雑に変化すると見込まれ、将来の交通事故の状況については、車両保有台数の増加を考慮すると、

歩行中、自動車・二輪車乗車中の事故の増加が推測される。また、高齢者人口の増加や高齢者の運転免許所持率は依然高く、高齢者が当事者となる交通事故が増加していることを考慮すると、総合的な高齢者対策が重要となる。

## 第2節 道路交通の安全についての対策

関係機関・団体との連携を緊密にして、総合的かつ計画的に推進することとする。次の重点施策を強力に推進する。

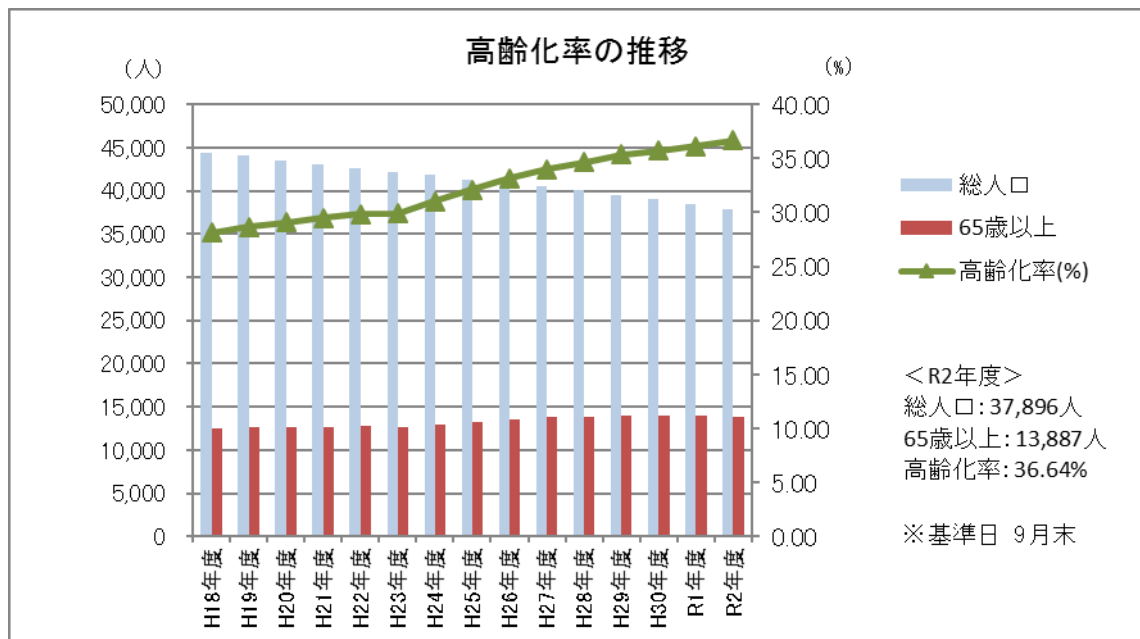
### I 今後の道路交通安全対策を考える視点と課題

#### 1 高齢化社会への対応

高齢者人口の増加や高齢者の運転免許所持率は依然として高く、高齢者が当事者となる交通事故も増加しており、高齢者が安全かつ安心して外出や、移動できるような交通社会の形成が必要である。

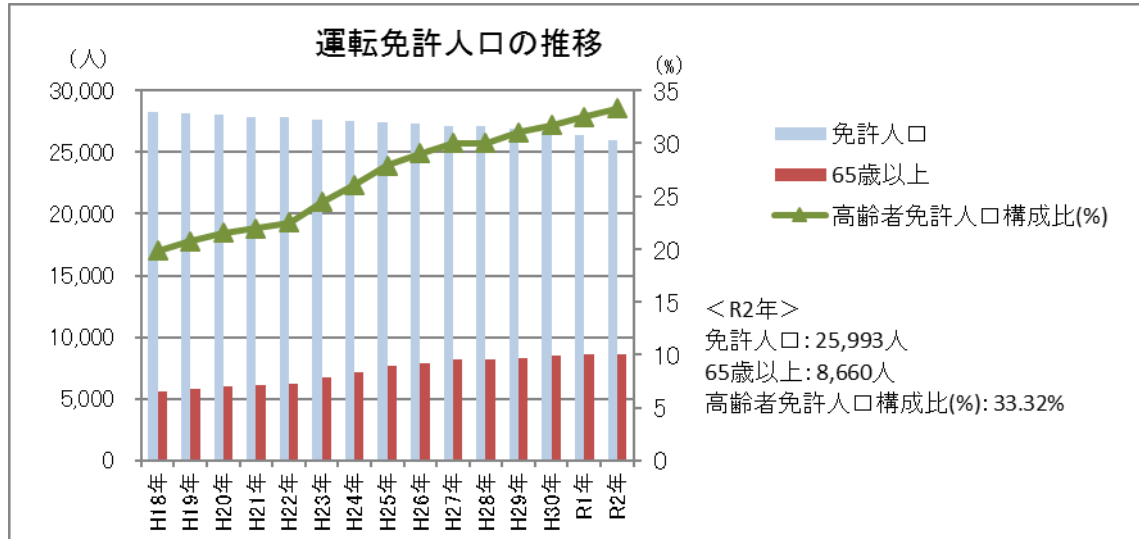
そのためには、高齢者が歩行または自転車利用の場合だけでなく、自動車や二輪車を運転する場合など、高齢者の交通実態に応じたきめ細かな交通安全対策が求められており、また一方で高齢者が運転免許を返納しても生活に支障のない交通環境の整備を進めることも重要である。

別表 3



(安来市人口統計より引用作成)

別表 4



(資料出所：島根県警安来警察署)

## 2 歩行者の安全確保

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る。

また、少子化の進行の中で安心して子どもを生子、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ている。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る。

## 3 自転車利用者への交通安全教育の啓発

昨今、全国的に自転車に対する「車両」としての認識が高まっているが、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、自転車の安全利用を促進する必要がある。自転車を利用し始める小中学生の頃からルールやマナーの十分な理解を目指し、学校における交通安全

教育等の充実を図るとともに、街頭指導等による啓発活動を積極的に推進する必要がある。

#### 4 市民の交通安全意識の定着

交通社会に参加するすべての市民が、交通事故の危険性を十分に認識した上で交通事故ゼロを目指し、交通事故を起こさない、交通事故にあわないという意識を再確認することが重要である。

そのためには、交通安全教育や広報啓発活動を一層充実する必要があるが、一方的な情報提供や呼びかけにとどまらず、市民が自ら安全で安心な交通社会を構築していこうという前向きな意識を持つことが重要である。このため住民が身近な地域や団体において、交通安全に関する各種活動に参画するなど、交通安全に対して具体的な行動を起こしていける仕組みづくりを進める必要がある。

#### 5 安全な道路交通体系の整備

本市の交通事故は、国道9号をはじめとする幹線道路で多発しているという特徴がある。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を防止するため、高速道路の利用を促進し、交通量の効果的な分散と生活道路への通過交通の流入抑制を図る必要がある。

## II 道路交通安全対策

### 1 道路交通環境の整備

#### (1) 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いえない。

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



する必要がある。

#### ア 通学路等の交通安全の確保

小・中学校、幼稚園、保育所、保育園等に通う児童や幼児の通行の安全を確保するため、ハード・ソフトの両面から必要な対策を推進する。道路管理者や学校、警察署など関係機関と連携し、定期的に通学路上における危険個所の情報共有や合同点検を実施するとともに、歩道整備の推進や路側帯のカラー舗装、押しボタン式信号機等の整備、横断歩道の拡充等による通学路、通園路の整備を図る。

#### イ 生活道路における交通安全対策の推進

歩行者及び自転車の安全確保のため、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既存の「ゾーン30」に物理的デバイスを組み合わせた「ゾーン30プラス」を道路管理者と警察が緊密に連携し、地域住民等の合意形成を図りながら、生活道路における人優先の安全・安心な通行空間整備を推進する。

また、エリア内の生活道路を中心に、歩道の整備、歩行空間のバリアフリー化、信号灯器のLED化、道路標識・道路標示の高輝度化、路側帯の設置等の交通安全施設の整備により、歩行者の安全な通行を確保する。

また、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充実を図る。

### (2) 交通安全施設等整備事業の推進

生活道路において人優先の考えの下、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、道路利用者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する。

### (3) 交通需要マネジメントの推進

交通渋滞を緩和し、道路交通の円滑化と、安来市地球温暖化対策実行計画(区域施策編)を実行するため鉄道・バス等の公共交通機関への利用促進と広報等を活用してノーマイカー運動を促進する。

### (4) 高齢者等の移動手段の確保・維持

人口減少や少子高齢化が進行し、高齢者の移動手段となる公共交通を取り巻く環境が変化する中、地域公共交通のマスタープランである地域公共交通計画の策定及び見直しを実施することで、鉄道、バス、タクシー等の公共交通機関を持続的に確保・維持し、住民の移動手段を未来に残していくための取組を推進する。

### (5) 災害に備えた道路交通環境の整備

豪雨・豪雪・地震・津波等の災害に備え、国や県と連携して、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る。

## 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の推進

幼児から高齢者まで、ライフステージに応じた段階的かつ体系的な交通安全教育を行うとともに、特に、高齢化社会が進展する中で、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、高齢者に配慮する意識を高めるための啓発指導を強化する。

また、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、他の関係機関・団体の求めに応じて交通安全教育に用いる資機材の貸与、講師の派遣及び情報の提供等、相互の連携を図りながら交通安全教育を推進する。

## ア 児童・生徒に対する交通安全教育

児童・生徒の心身の発達段階や地域の実情に応じて、日常生活における交通安全に必要な事柄を理解させる。

また、身近な交通環境において、常に的確に判断し安全な行動ができ、実技的な態度や能力を養うと共に、交通社会の一員として自己の安全のみならず、他の人々や社会の安全に自主的に貢献できる健全な社会人を育成することを目標として、学校・家庭及び地域が関係機関や団体との連携及び協力を図りながら、各々の推進を図る。

特に小学生には、学校での交通安全教室等を通じ、歩行者としての安全、自転車や乗物の安全利用、身近な道路の安全施設や交通規制などを学年に応じ段階的に指導・教育を実施する。

中学生及び高校生には、小学校への重点事項のほか、自動車の特性・二輪車の安全・交通事故の防止と安全な生活などについて重点的に指導し、理解を深めさせると共に、交通社会における良き社会人として必要な交通マナーを身につけさせる。

また、交通指導員について、交通安全教室等への派遣により交通安全の実演指導等を行うと共に、登下校時の児童・生徒の誘導・保護や、歩行者・自転車乗用者に対する正しい通行の誘導を積極的に行う。

## イ 高齢者に対する交通安全教育

高齢化の進行に伴い今後とも増加することが懸念されている高齢者の交通事故を防止するため、交通安全はつらつ教室等の実施等により、高齢者自身に加齢による身体機能の変化、歩行者又は運転者として交通行動に及ぼす影響を理解させるほか、道路及び交通の状況に応じてとるべき安全行動に関する知識と技能を習得することで自ら納得して安全な交通行動を実施することが出来ることを目標とする。

また、地域の交通安全リーダーや、高齢者へ影響のある者等を対象とした参加・体験・実践型の研修会等を実施し、高齢者交通安全教育の継続的な推進役の養成に努める。

この他、各種の普及啓発活動の推進や夜光反射材の効果への理解及び反射材用品の普及を促進し、高齢者への安全運転意識の普及徹底を図る。

## (2) 交通安全に関する普及啓発活動の推進

交通事故の多くは、交通ルールの無視やマナーの低下など交通安全意識の欠如によって発生している。そのため、市民の交通安全意識を向上・定着させることが重要である。

### ア 交通安全県民運動への積極的参加

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みを推進するために、国、県、交通関係団体等と連携して「交通安全県民の日」における一斉街頭指導を始め、島根県交通安全県民運動実施要綱に基づき、各種交通安全運動等を組織的・継続的に展開する。

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る。

さらに、春・秋の全国交通安全運動中の一斉行動や、自転車マナーアップ作戦、交通安全大会の開催など、市民多数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う。

また、事後に、運動の効果を検証、評価することにより、一層効果的な運動が実施されるよう配慮する。

## 3 安全運転の確保

安全運転の確保は、これから運転免許を取得しようとする者を含めた運転者教育の充実に努め、運転者の能力や資質の向上を図る必要がある。特に、今後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図り、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る必要がある。

### (1) 運転者教育の充実等

## ア 安全運転意識啓発への取り組み

### (ア) 高齢者に対する教育

各地区運転者会による高齢者交通安全教室を市内全域で開催し、地域の実情に即した安全教育を推進する。

### (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呼び掛ける。

### (ウ) 高齢運転者に対する自動車先進技術の理解促進

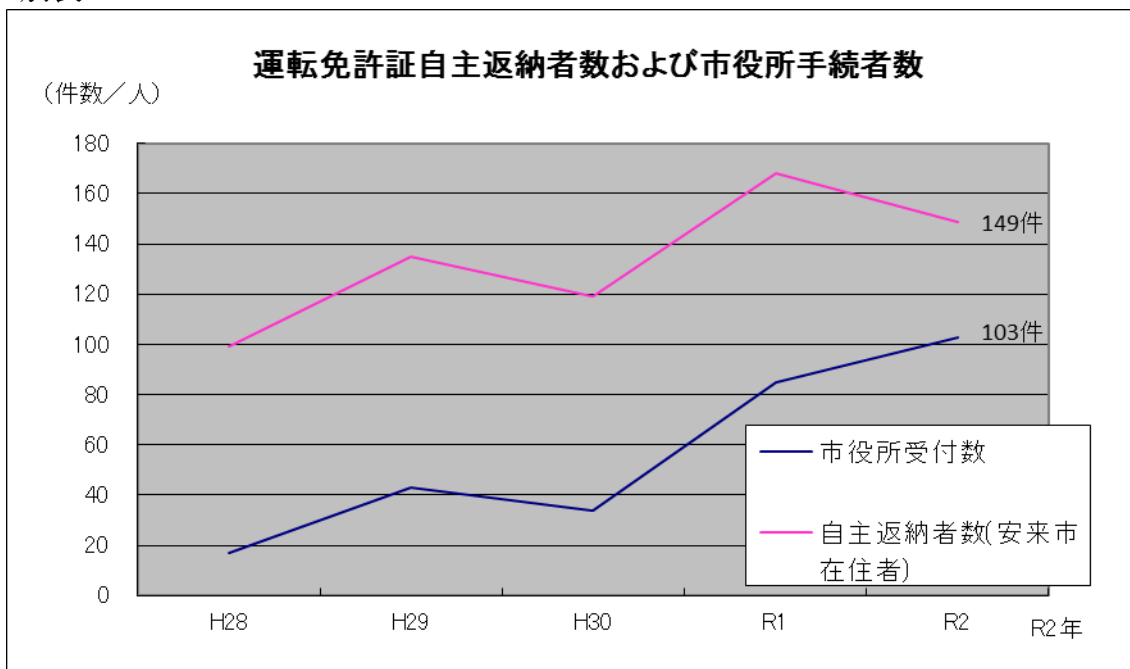
高齢運転者に対して、ASV(先進技術を利用してドライバーの安全運転を支援するシステムを搭載した自動車)等に関する先進技術の理解促進を図る。

### (エ) 高齢運転者支援の推進

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の必要性から、当市では運転免許証を有効期間内に返納した場合、広域生活バス利用時のサービスを制定している。平成28年度から広域生活バス減額証明書の交付を、加えて令和元年度より1年間分のフリー定期券発行サービスを行っており、別表5を参照すると第10次計画期間中の自主返納件数(安来市在住者)は増加傾向にあるとともに、返納後の当市への申請数も比例する形で増加している。

本市においては、自家用車が重要な移動手段となっており、自家用車に代わる移動手段を確保することの重要性は益々高まるものと考えられることから、高齢者に対する交通安全教室等を活用し、自主返納者への支援内容や運転経歴証明書等の免許証返納後の支援制度が存在することを関係機関等が連携・協力し、さらなる周知を行う必要がある。

別表 5



(資料出所：島根県警安来警察署)

(自主返納者数は安来警察署および島根県運転免許センター受付の合算分)

(オ) 若年者に対する教育

従来よりこの世代に対する交通安全教育の普及・徹底が不十分であると言われてきていることから、免許取得時の自動車教習所での教習だけでなく、取得後の免許更新時や職場での安全運転管理者による日常的な指導など、更なる注意喚起に努める。

イ 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うとともに、シートベルト・チャイルドシート及び乗車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る。

4 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、道路上の

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る。

(1) 救助・救急体制の整備

ア 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）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する。

5 交通事故被害者等に対する支援

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交通事故相談所など公的機関等への取次や周知を図る。

(1) 交通事故相談所の活用の推奨

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、従来から島根県交通事故相談所において相談を受け付け、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行っている。さらに、警察においても、交通事故被害者に対する適正かつ迅速な支援の一助とするため、救済制度の教示や交通事故相談活動を積極的に行っている。これら島根県交通事故相談所等の相談業務について周知徹底を図る。

(2) 交通事故被害者対策の充実・強化

自動車事故による被害者救済の充実を図るため、自動車事故対策センターの行う交通遺児等に対する育成資金の貸付けと重度障害者に対する介護料の支給及び重度後遺障害者の治療・療護センターの運営、交通遺児育英会の行う交通遺児修学援助事業、交通遺児育英資金の行う交通遺児育英のための基金事業、交通遺児への募金活動等について広報活動を推進する。

## 第2章 鉄道交通の安全

### 第1節 踏切事故ゼロを目指して

鉄道運転事故は、自動列車停止装置の設置等により全国的に長期間大幅な減少傾向にあるが、装置の故障や人為的ミス等によって一旦発生すると、重大事故になる可能性が極めて大きい。

安来市内にはJR山陰本線が延長約14キロメートルにわたって走り、住宅のすぐ近くを列車が通過する区間もあり、また安来駅以西は単線区間となっている。

現在19ヶ所の踏切があり、これらは、河川敷（堤防）を通る通常使われていない1ヶ所を除き、すべてに保安施設（警報機・遮断機）が設置されている。

今後とも踏切道の立体交差化、構造改良、踏切保安施設の設備、交通規制の強化、統廃合等の対策を促進し、踏切事故及び踏切支障の発生を極力防止するための対策を総合的かつ積極的に推進するものとする。

#### I 踏切事故の状況

第10次安来市交通安全計画期間中の市内の踏切事故（鉄道の運転事故のうち、踏切障害及びこれに起因する列車事故をいう）の発生件数は、人身事故と物損事故ともに0件であった。

### 第2節 踏切道における交通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、一度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すものであること、構造改良、踏切保安設備、交通規制、統廃合等の対策を実施すべき箇所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、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。



## II 踏切道における交通安全対策

### 1 踏切道及び踏切道に接続する道路構造の改良促進

道路の新設、改良に当たっては、歩道が狭隘な踏切道における歩行者安全対策のための構造改良等を推進する。また、踏切道付近においては見通しを確保するための街路樹や建造物の撤去・移動、路面標識の修繕など道路環境の整備に努める。

### 2 踏切道の統廃合の促進

踏切道の構造改良等の事業に実施に併せて、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、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する。

ただし、構造改良のうち、踏切道に歩道がないか、歩道が狭小な場合の歩道整備については、その緊急性を考慮して、近接踏切道の統廃合を行わずに実施できることとする。

### 3 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、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う。

また、踏切事故は、直前横断、脱輪等に起因するものが多いことから、自動車運転者や歩行者等の踏切道通行者に対し、安全意識の向上及び踏切支障時における非常ボタンの操作等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するとともに、各種交通安全教育の場において、踏切の通過方法等の啓発教育を引き続き推進する。