

第 1 1 次

邑南町交通安全計画

(令和3年度～令和7年度)

邑 南 町

目 次

第 1 章 計画の基本的な考え方	1
第 1 節 計画の基本理念	1
第 2 節 計画の性格・期間	1
第 3 節 交通安全対策の分野	2
第 4 節 交通安全基本計画における目標	2
Ⅰ 道路交通の安全についての目標	2
Ⅱ 踏切道における交通安全についての目標	2
第 2 章 道路交通の安全	3
第 1 節 道路交通事故のない町を目指して	3
Ⅰ 道路交通事故の現状	3
1 死者数	3
2 交通事故発生件数及び負傷者数	4
3 過去 10 年間の交通死亡事故の特徴とその要因	4
Ⅱ 道路交通を取り巻く状況の展望	5
第 2 節 道路交通の安全についての対策	5
Ⅰ 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
Ⅱ 道路交通安全対策	5
1 道路交通環境の整備	6
2 交通安全意識の普及徹底	7

第 1 章 計画の基本的な考え方

第 1 節 計画の基本理念

本町では、まちづくりのテーマを「心かよわせ ともに創る 邑南の郷」とし、平成 28 年 3 月に邑南町第 2 次総合振興計画を策定しました。振興計画においては、町の基本目標として、次の 6 点をあげています。

- ①地域が自立し、未来へ共に歩む協働のまち
- ②豊かな自然と共生し、安心して住み続けられるまち
- ③ふるさとを学び、人と文化を育む心豊かなまち
- ④地域資源を生かした活力あふれるまち
- ⑤交流と暮らしを支える利便性の高いまち
- ⑥地域で支え合い誰もが健康で生涯元気なまち

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

これまで、交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図るため、交通安全対策基本法（昭和 45 年法律第 110 号）に基づき、10 次にわたり国の交通安全基本計画、島根県交通安全計画及び市町村計画が策定され、昭和 46 年以降、国、県をはじめとして各市町村、関係民間団体等において各般にわたる交通安全対策が強力に実施されたところであります。

島根県においては、令和 3 年度を初年度として第 11 次交通安全計画が策定されました。邑南町においても、この島根県の計画を基本とし、第 11 次邑南町交通安全計画を策定し、実効性のある対策を重点的かつ計画的に推進します。

第 2 節 計画の性格・期間

この計画は、交通安全対策基本法の定めるところにより、島根県の第 11 次交通安全計画に基づき、邑南町内における陸上交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱を定めたものであります。

この計画の期間は、令和 3 年度から令和 7 年度までの 5 年間とします。

第3節 交通安全対策の分野

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

第4節 交通安全基本計画における目標

交通事故がもたらす人命、心身の損傷、社会的・経済的損失を考えると、交通事故のない社会を達成することが究極の目標ですが、令和3年に設定された国の「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22,000人以下とし、世界一安全な道路交通の実現を目指す」という目標を踏まえつつ、島根県の目標が設定されました。

邑南町においては、県の目標を踏まえ次のとおり設定します。

I 道路交通の安全についての目標

年 間 目 標

- | | |
|--------------|--------------------------------|
| ① 交通事故死者数 | ゼロ（県、15人以下） |
| ② 交通事故重傷者数 | ゼロ（県、170人以下）
※人口割合では、2.5人以下 |
| ③ 高齢者交通事故死者数 | ゼロ（県、全交通事故死者数の半数以下） |

II 踏切道における交通安全についての目標

年 間 目 標

踏切事故件数	—（県、ゼロ）
--------	---------

第2章 道路交通の安全

第1節 道路交通事故のない町を目指して

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

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

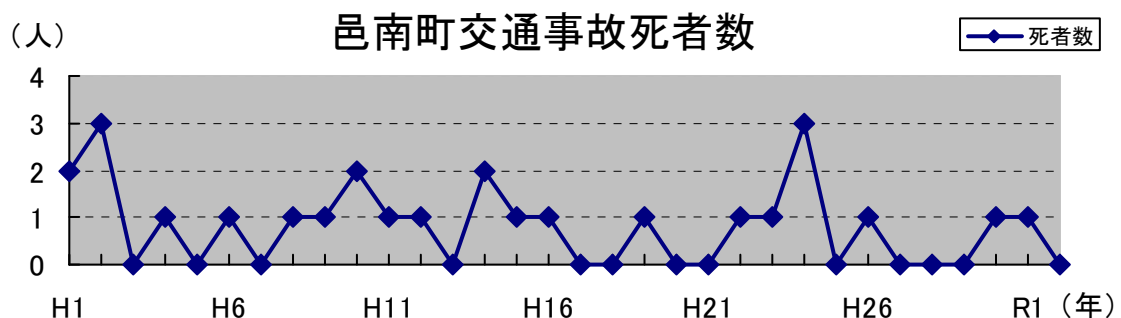
I 道路交通事故の現状

1 死者数

島根県の交通事故による死者数は、昭和44年に134人と最多を記録しましたが、昭和45年以降減少に向かい、昭和56年には50人にまで減少しました。その後、増減をくり返しながら、平成4年には、83人と第2のピークを迎えました。

以後、死者数は70人台で高止まりの状態で推移していましたが、平成16年には47人となり、昭和33年以来46年ぶりに40人台にまで減少しました。平成17年は69人となりましたが、それ以降は、減少傾向にあり、特に平成21年～23年は30人台前半となりました。平成24年には45人まで増加しましたが、その後減少と増加を繰り返し、平成29年には、年間死者数17人となり、第10次交通安全計画の目標である18人以下を達成しました。その後一旦増加に転じましたが、令和2年は減少して18人となり、再度目標を達成しました。

邑南町の過去27年間をみると、平成2年の3人が最高で、その後は0人から2人までで推移していましたが、平成24年には3人と増加しました。以降、0人から1人となっています。



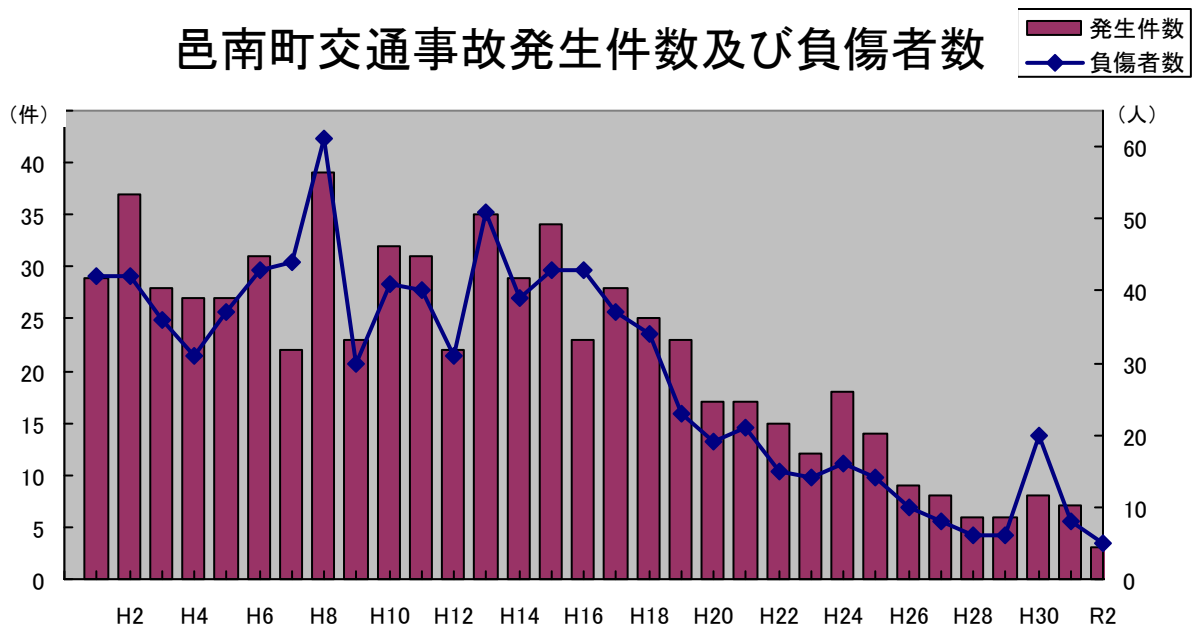
※平成16年10月に町村合併。以前の数値は、旧町村の数値を合計したもの。

2 交通事故発生件数及び負傷者数

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

以後、増減を繰り返しながら平成 9 年以降徐々に増加傾向を示し、平成 13 年には 3,376 件、3,899 人となり第 2 のピークを記録しました。平成 16 年以降は再度減少傾向を示し、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（平成 23 年～令和 2 年）で発生件数、負傷者数ともに 6 割以上減少しました。

邑南町においては、平成元年からの記録をみると、平成 8 年の事故発生件数が 39 件、負傷者数が 61 人と最高となっていますが、以降横ばいを続け、平成 17 年以降は減少傾向で、令和 2 年には発生件数 3 件、負傷者数 5 人と平成元年以降最小を記録しました。



※平成 16 年 10 月に町村合併。以前の数値は、旧町村の数値を合計したもの。

3 過去 10 年間の交通死亡事故の特徴とその要因

平成 23 年から令和 2 年の過去 10 年間の島根県内の交通死亡者数は 265 人、邑南町においては、交通死亡者数は 7 人（6 件）でした。この間の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

全死者数に占める高齢者死者の割合は、平成 27 年は半数以下となったもの

の、10年間の構成率は約6割を超えており、令和元年以降は7割を超えている。特に、夜間の歩行中（横断歩道中を含む）の死者が多くなっている。

邑南町においても、5人（約7割）が65歳以上となっている。

②夜間

夜間の死者の全死者数に占める割合は、4割を超える。邑南町においては、2件（約3割）が夕方の時間帯に発生している。

③国道

全死者数に占める国道における死者の割合は、年によって降下しているが10年間では4割を超える。邑南町においては、国道261号で4人、主要地方道で3人の死者が出ている。

【要因】

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。

Ⅱ 道路交通を取り巻く状況の展望

少子高齢化の傾向は、今後も続くことが予測され、これに伴って、町内の免許保有者も高齢者の割合が高くなってきます。島根県内では高齢者が交通事故の当事者となる比率が平成27年以降上昇し続けている事も考慮すると、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。

第2節 道路交通の安全についての対策

Ⅰ 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やかな対策の推進

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、よりきめ細や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、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、住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、それぞれの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。

Ⅱ 道路交通安全対策

1 道路交通環境の整備

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

(1) 人優先の安全・安心な歩行空間の整備

これまでの交通安全対策は、主として「車中心」の対策であり、歩行者の視点からの道路整備や交通安全対策は十分とはいえません。

高齢者や子どもをはじめとする歩行者や自転車利用者の安全確保のため、関係機関と緊密に連携し、地域住民等の意見や事情を踏まえつつ、通学路等の歩道整備や歩行空間等のバリアフリー化など、人の視点に立った交通安全対策を推進します。

(2) 地域住民等と一体となった道路交通環境の整備

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

(3) 効果的で重点的な事故対策の推進

事故危険箇所においては、道路改良や安全施設等の設置を行うとともに、社会的に大きな影響を与える重大事故が発生した際には、警察署等関係機関と連携し、速やかに当該箇所の調査を行うとともに、発生要因に即した対策を早急に実施し、事故の再発防止に努めます。

(4) 円滑・快適で安全な道路交通環境の整備

安全な道路交通環境の実現に当たっては、道路を円滑・快適に利用できるこ

とが必要であり、道路の使用・占用の適正化等により、道路交通の円滑化を図ります。

(5) 災害に備えた道路交通環境の整備

災害発生時の安全で信頼性の高い道路網を確保するため、法面等の防災対策をはじめ、地域の生命線となる道路の整備を行うとともに、災害発生時には、道路の被災状況等を迅速かつ的確に収集し、復旧や迂回路等の確保と利用者等への情報提供を行います。

2 交通安全意識の普及徹底

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

このため、幼児から成人に至るまで、心身の発達段階やライフステージ（携帯電話やゲーム機などを使用しながらの運転の増加）に応じた段階的かつ体系的な交通安全教育を行う必要があります。

(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

① 幼児に対する交通安全教育

幼児に対する交通安全教育は、心身の発達段階や地域の実情に応じて、基本的な交通ルールと交通マナーの習得をはじめ、日常生活において安全に道路を通行するために必要な基本的技能と知識の習得を目標とします。

そのために、専門的知識を有する交通安全指導員の活用を図るとともに、家庭における教育はもとより、地域をはじめ関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、日常の教育・保育活動のあらゆる場面における交通安全教育を推進します。

② 児童に対する交通安全教育

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

そのために、家庭における教育はもとより、地域をはじめ関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、学校教育活動全体を通じて、歩行者としての心得、自転車や乗り物の安全な利用、危険の予測と回避、交通ルールの意味及び必要性等についての交通安全教育を実施します。

③ 生徒に対する交通安全教育

生徒に対する交通安全教育は、日常生活における交通安全に必要な技能と知識の十分な習得はもとより、道路を通行する場合は思いやりをもって、自己の

安全ばかりでなく、他人の安全にも配慮できるような意識の高揚を目標とします。

そのために、家庭における教育はもとより、地域をはじめ関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、学校教育活動全体を通じて、歩行者としての心得、自転車の安全な利用、自動車等の特性、危険の予測と回避、標識等の意味、応急手当等についての交通安全教育を実施します。

④ 高齢者に対する交通安全教育

高齢者に対する交通安全教育は、加齢に伴う身体機能の変化が歩行者又は運転者としての交通行動に及ぼす影響を理解させるとともに、道路の交通状況に応じて安全に通行するための実践的技能と交通ルール等の知識習得を目標とします。

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

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

⑤ 障がい者に対する交通安全教育

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

⑥ 効果的な交通安全教育の推進

交通安全教育を行うに当たっては、歩行者等が安全に道路を通行するために必要な技能や知識を習得することはもとより、その必要性について理解するため、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に活用します。また、各地域の関係機関・団体等と連携し、地域の方が参加しやすい交通安全教室づくりに努めます。

(2) 交通安全に関する普及啓発活動の推進

① 高齢者の交通事故防止対策の推進

高齢者が安全かつ安心して外出したり移動できるよう、高齢者に交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣づけるとともに、高齢運転者の安全意識を高めるため、高齢者マークの積極的な使用の推進を図ります。

さらに、他の年齢層には、高齢者の特性を理解させ、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、各種広報媒体を利用し、広く町民に浸透するよう積極的な広報啓発活動を展開します。

② 交通安全運動の推進

町民一人ひとりに広く交通安全思想の普及・浸透を図り、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣付けるため、関係機関・団体等との連携により交通安全運動を組織的・継続的に展開します。

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

③ 自転車の安全利用の推進

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による迷惑行為を防止するため、定期的な自転車点検整備及び歩行者等に配慮した正しい自転車利用について普及啓発し、自転車乗車時のマナーアップを図ります。

また、夕暮れ時から夜間にかけて自転車の重大事故が多発する傾向にあることを踏まえ、早めのライト点灯を徹底し、自転車の側面等への反射材の取り付けを促進します。

④ 後部座席を含めたすべての座席のシートベルトとチャイルドシー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とチャイルドシートの着用効果と正しい着用方法について、関係機関・団体等との連携により積極的に普及啓発活動を展開します。

⑤ 早めのライト点灯と夜光反射材等の普及促進

平成 18 年以降、10 年間の歩行中の交通死亡事故者の約 7 割以上が夜間に発生しています。ドライバーには、早めのライト点灯と上向きライトのこまめな切り替え、夜間における歩行者と自転車利用者には、明るい服装や事故防止に効果が期待できる夜光反射材の利用普及推進に努めます。

⑥ 飲酒運転追放

飲酒運転は重大交通事故に直結する悪質な違反です。

飲酒運転根絶に向け、関係機関・団体等と連携し、広報啓発、「飲んだら乗らない、乗るなら飲まない・飲ませない」の飲酒運転追放三ない運動、ハンドルキーパー運動の推進に努めます。

⑦ 効果的な広報の実施

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

広報の方法としては、町広報紙のほか、防災無線、インターネット、ケーブルテレビ等を利用して効果的な広報を実施します。

(3) 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進等

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