

第11次  
川本町交通安全計画  
(令和3年度～令和7年度)

川 本 町

# 目 次

|                             |   |
|-----------------------------|---|
| <b>第1章 計画の基本的な考え方</b> ..... | 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.....          | 1 |
| 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 |
| <b>第2章 道路交通の安全</b> .....    | 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 |
| 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.....     | 6 |
| 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

本町では現在、第6次川本町総合計画(令和3年度～12年度)において、「たすけあい・支えあう中で、自分らしく暮らし続けられるまち」をまちづくりの将来像として掲げています。また、第6次川本町総合計画では、「すべての住民が、安心して暮らせるまち」を基本目標としており、この目標を実現していくためには、交通安全の確保は重要な要素となります。

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、昭和46年以降、5年ごとに10次にわたって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、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ています。

また、本町においては同計画のほか、平成21年10月に当時中国地方初であった「高齢者を交通事故から守る川本町交通安全条例」を制定しました。この条例は、高齢者を交通事故から守るために町民・事業所・行政の役割を明らかにして、関係機関が連携・協働することにより、高齢者のための交通安全活動を推進することを目的としています。平成21年以降、この条例に基づき、地域が一体となって高齢者の交通安全対策を展開しています。

このたび、島根県においては、令和3年度を初年度とする「第11次交通安全計画」が策定されました。川本町においても、この島根県の計画を基本とし、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「交通事故ゼロの町」を目指すため、第11次川本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、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。  
なお、各年度の具体的な事業計画については「島根県交通安全実施計画」に基づき実施します。

## 第3節 交通安全対策の分野

本計画においては、「道路交通」について、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。

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、第11次交通安全基本計画においては、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人以下とする目標数値が設定されました。

島根県においても、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時間死者数を15人以下、年間の交通事故重傷者数を170人以下、高齢者の年間交通事故死者数を全交通事故死者数の半数以下とする目標が設定されました。

川本町においては、県の目標を踏まえ、「交通事故ゼロの町」を実現するため、本計画期間中における目標を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24時間死者数 | ゼロ<br>(県、15人以下)          |
| ② 交通事故重死傷者数   | 1人以下<br>(県、170人以下)       |
| ③ 高齢者交通事故死者数  | ゼロ<br>(県、全交通事故死傷者数の半数以下) |

## 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、全ての町民が、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、死傷者をより一層減少させるとともに、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。

過去10年間の県内における交通死亡事故の特徴とその主要な要因として、①高齢者の死者が多い、②夜間の死者が多い、③国道における死者が多い、が掲げられています。

邑智郡内の交通事故の特徴として、8割以上が日中や夕暮れ時に発生しており、高齢者が関係する事故が増加傾向にあります。川本町においても、同じような傾向にあります。

県内では、高齢者の人口割合が増加する中、高齢者の運転免許の保有率も高くなっています。高齢者にとって、自家用車はなくてはならない交通手段ですが、交通事故の当事者となる比率も高くなっています。

このことから、高齢者の交通事故防止に関する意識を高めるため、高齢運転者標識（高齢者マーク）の普及・活用を図ります。また、加齢に伴う身体機能の変化が交通行動に及ぼす影響等について、科学的な知見に基づいた広報を積極的に行い、他の年齢層に高齢者の特性の理解に努めるとともに、保護意識を高めるよう努めます。

#### 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年以降減少傾向に向かい、昭和56年には50人にまで減少しました。その後は、増減を繰り返しながらも増加傾向となり、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人台の高止まりの状態で推移していましたが、平成16年には死者数が47人となり、第7次交通安全計画の目標であった60人以下を初めて達成し、昭和33年以来46年ぶりに40人台にまで減少しました。

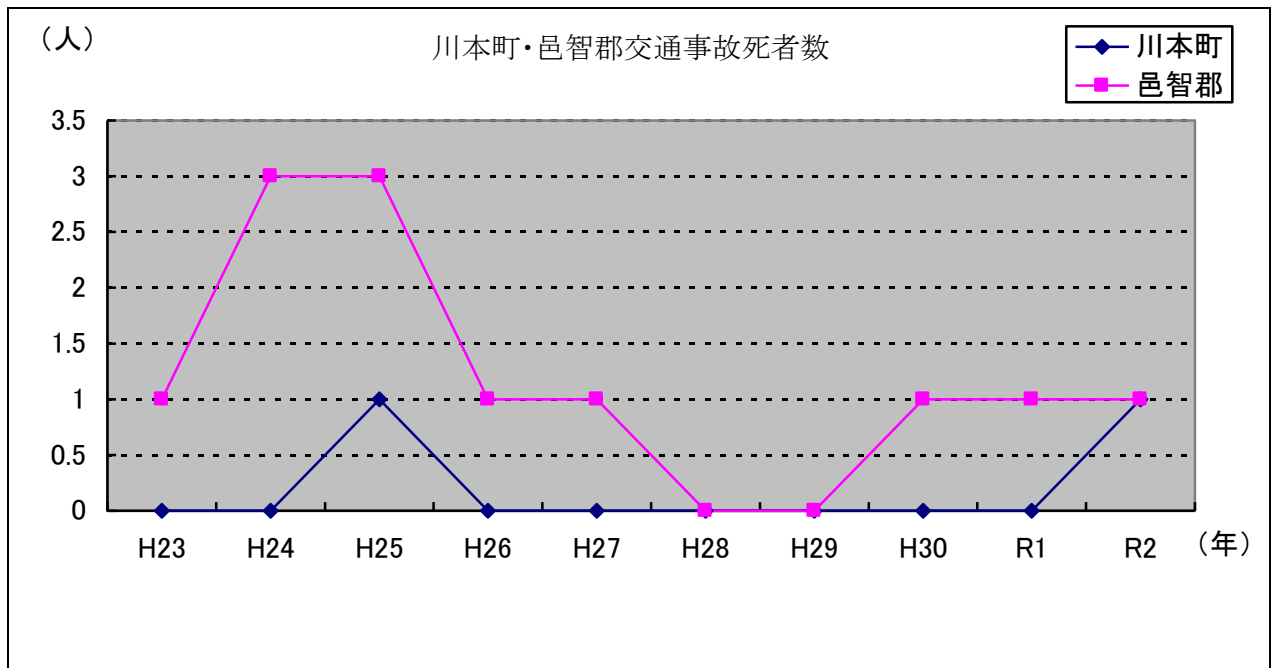
平成17年に死者が69人になりましたが、それ以降は、減少傾向が続き、平成21～23年は30人台前半となりました。平成24年には45人まで増加しましたが、その後減少と増加を繰り返し、平成29年には、年間死者数は17人となり、第10次交通安全計画の目標である18人以下を達成しました。

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。

この10年間（平成23年～令和2年）で年間死者数は40人台から10人台まで減少

しており、全国と同様の大幅な減少となっています。

川本町の過去 10年間の交通事故死傷者数は、1年間に0～1人の間で推移しています。特に、川本町では平成26年から令和元年までの間は死亡事故発生数が0件と続いていましたが、令和2年に再び死亡事故が発生し、記録が途絶える結果となりました。

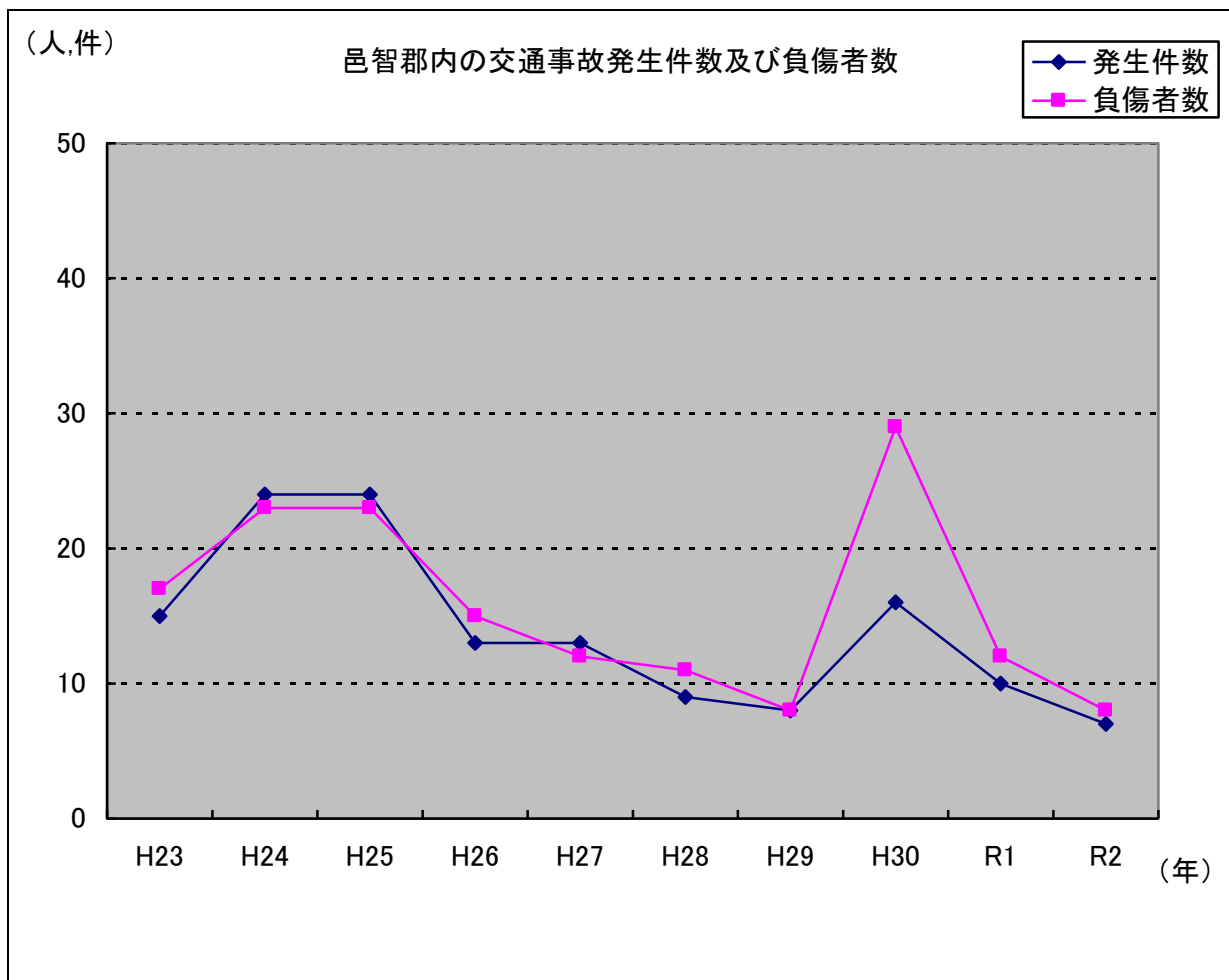
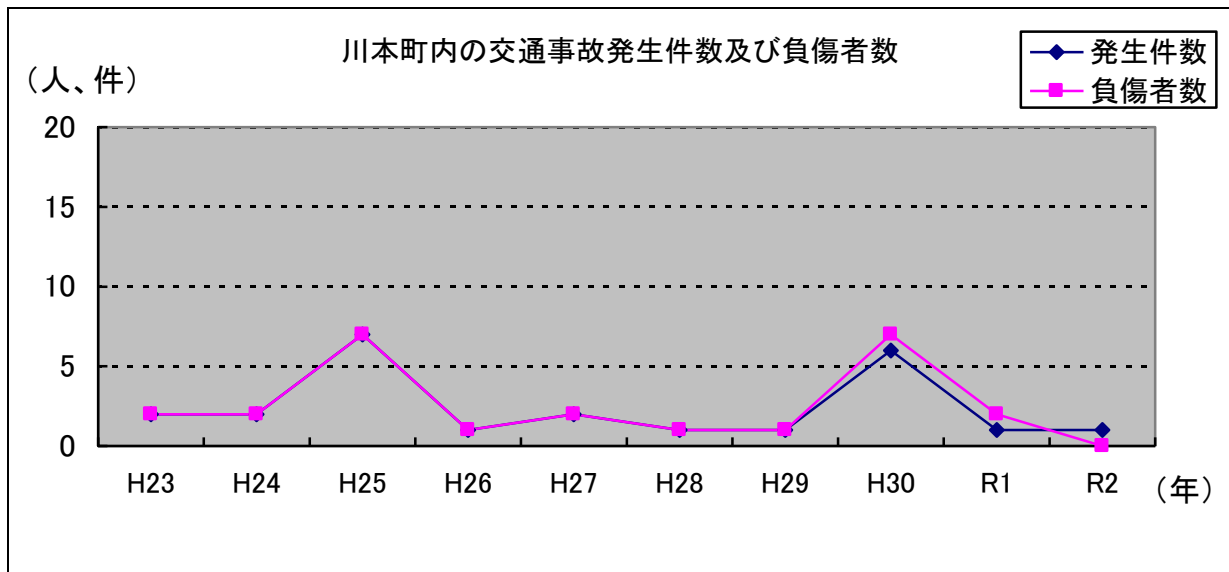


## 2 交通事故発生件数及び負傷者数

島根県内においては、交通事故発生件数及び負傷者数は、それぞれ昭和44年に4,341件、5,577人と死者数と同様にピークを記録し、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。

その後、増減を繰り返しながら徐々に増加傾向を示し、平成13年には第2のピークを迎えましたが、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。

川本町においては、過去10年の記録をみると、平成25年と平成30年に事故発生件数が7件と6件、負傷者数が7人となりましたが、他の年は0～2件、0～2人程度で推移しています。邑智郡内においても平成30年に事故発生件数が16件、負傷者29人となりましたが、現在は減少傾向にあります。



## Ⅱ 道路交通を取り巻く状況の展望

高齢者の人口が増加する中、高齢者の運転免許保有者の割合も高くなっています。島根県内でも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になる比率が平成27年以降上昇を続けているこ

とを考慮すると、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となります。

## 第2節 道路交通の安全についての対策

### 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す。また、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依然十分とは言えません。

このため、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、通学路等の歩道整備をはじめ、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います。また、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

豪雨等の異常気象時においても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います。また、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

交通安全の推進には、町民自らが交通事故防止の課題を認識することから始まります。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、幼児から高齢者に至るまで、心身の発達段階や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必要があります。

### 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の推進

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目指します。また、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の推進

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事柄、特に自転車で安全に通行するために必要な技能と知識を十分に習得させることを目指します。また、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の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また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と交通ルール等の知識習得をってもらい、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。

高齢者に対する交通安全教育を推進するにあたり、高齢者を交通事故から守る川本町交通安全条例に基づき設置された「交通安全川本町推進協議会」で情報の共有化を図り、事故防止のための参加・体験・実践型の交通安全教育を推進します。また、反射材等、交通安全用品の普及にも努めます。

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の推進

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してもらうため、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活用します。

## 交通安全に関する普及啓発活動の推進

### ⑦ 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補償歩行・補償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ため、高齢運転者標識(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、各種広報媒体を活用し、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。

### ⑧ 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。

また、島根県による交通事故多発警報発令時には、各種広報媒体を活用し、啓発活動を行います。

### ⑨ 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、イヤホン等使用の危険性、早めのライト点灯の徹底と自転車側面への反射材取り付けによる視認性向上促進等について周知します。

### ⑩ シートベルトとチャイルドシートの正しい着用の徹底

全ての座席におけるシートベルト着用の徹底とチャイルドシートの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。

### ⑪ 早めのライト点灯と夜光反射材の普及促進

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を啓発します。また、夜間における歩行者と自転車利用者の事故防止に効果が期待できる、夜光反射材の普及推進に努めます。

### ⑫ 飲酒運転根絶

ハンドルキーパー運動の推進に取り組み、「飲酒運転をしない、させない」という町民の規範意識を確立します。

### ⑬ 効果的な広報の実施

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、町民一人ひとりが交通安全を自らの問題としてとらえ、これを実践するような効果的な広報活動を実施します。

そのため、町広報紙のほか、まげなねつによる告知放送やケーブルテレビ、インターネット等を活用して日常生活に密着した効果的な広報を実施します。

## 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が、それぞれの立場に応じた交通安全活動を積極的に展開できるよう、川本町交通安全対策協議会を中心に関係機関が連携を図り、町民挙げて活動を推進します。