
第 12 次 島根県交通安全計画

(令和 8 年度～令和 12 年度)

～(し)っかりと(ま)もるルールで(ね)がう安全～

(案)

令和 8 年 月 日

島根県交通安全対策会議

ま え が き

この島根県交通安全計画は、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 8 年度から令和 12 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、国、県、市町村及び交通安全関係団体が県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、11 次にわたる島根県交通安全計画を策定し交通安全対策を強力に実施してきた結果、令和 2 年に 18 人であった交通事故死者数は、令和 6 年に過去最少の 9 人となり、令和 7 年には 17 人と増加したものの、重傷者数については、178 人から 168 人となるなど、概ね第 11 次計画における目標値を達成しました。

これは、国、県、市町村及び交通安全関係団体のみならず、県民一人一人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、交通事故死者数に占める高齢者の割合は、過去 10 年間の平均で 6 割を超え高齢者が関わる交通事故の割合が高い状態が続いてい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り事故そのものを減少させることが求められています。

国の第 12 次交通安全基本計画は、「令和 12 年までに 24 時間死者数を 1,900 人以下とし、世界一安全な道路交通を実現する。」という道路交通の安全についての目標を掲げています。

県においても、この高い目標の実現に向け、本計画において高齢社会への対応や歩行者の安全確保等の対策に重点をおいて、積極的かつ着実に取り組んでいくこととしています。

交通事故のない島根を実現するため、国、県、市町村及び交通安全関係団体のみならず、県民一人一人が、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。

県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
1 計画の基本理念	1
(1) 交通事故のない島根を目指して	
(2) 人優先の交通安全思想	
(3) 少子高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築	
(4) 交通社会を構成する三要素	
(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	
(6) 横断的に重要な事項	
2 計画の性格・期間	4
(1) 計画の性格	
(2) 計画期間	
3 交通安全計画における目標	4
(1) 道路交通の安全についての目標	
(2) 鉄道交通の安全についての目標	
(3) 踏切道における交通の安全についての目標	
第1章 道路交通の安全	6
第1節 道路交通事故のない島根を目指して	7
I 道路交通事故の現状	7
1 死者数	7
2 重傷者数	8
3 交通事故発生件数、負傷者数	8
4 過去10年間の交通死亡・重傷事故の特徴	9
II 道路交通を取り巻く状況の展望	11
第2節 道路交通の安全についての対策	12
I 今後の道路交通安全対策を考える視点	12
(1) 高齢者を交通事故から守るとともに交通事故を起こさないための 総合的な対策	
(2) こどもの安全確保のための環境整備	
(3) 歩行者の安全確保のための意識変容	
(4) 自転車の安全確保のための法令遵守と通行環境の整備	
(5) 外国人の交通安全対策の推進	
(6) 特定小型原動機付自転車を始めとする小型モビリティの法令遵守の 徹底と安全対策の推進	
(7) 生活道路における歩行者等の安全確保	
(8) 先進技術の活用推進	
(9) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進	
(10) 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	16
1 道路交通環境の整備	16
(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) 高速道路の更なる活用促進による生活道路との機能分化	
(3) 幹線道路における交通安全対策の推進	
(4) 交通安全施設等の整備事業の推進	
(5) 高齢者等の移動手段の確保・充実	
(6) 歩行者空間のユニバーサルデザイン化	
(7) 無電柱化の推進	
(8) 効果的な交通規制の推進	
(9) 自転車利用環境の総合的整備	
(10) 高度道路交通システム（ITS）の活用	
(11) 交通需要マネジメントの推進	
(12) 災害に備えた道路交通環境の整備	
(13) 総合的な駐車対策の推進	
(14) 道路交通情報の充実	
(15) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備	
2 交通安全思想の普及徹底	29
(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) 地域における交通安全活動への参加・協働の推進	

3	安全運転の確保	39
(1)	運転者教育等の充実	
(2)	運転免許制度の改善	
(3)	自動運転等の安全の確保と支援	
(4)	安全運転管理の推進	
(5)	事業用自動車の安全プラン等に基づく安全対策の推進	
(6)	交通労働災害の防止等	
(7)	道路交通に関連する情報の充実	
4	車両の安全性の確保	45
(1)	自動車の検査及び点検整備の充実	
(2)	自動車アセスメントによる安全な自動車等の普及促進	
(3)	リコール制度の充実・強化	
(4)	自転車の安全性の確保	
5	道路交通秩序の維持	47
(1)	交通の指導取締りの強化等	
(2)	交通事故事件等に係る適正かつ緻密な捜査の一層の推進	
(3)	暴走族等対策の推進	
6	救助・救急活動の充実	51
(1)	救助・救急体制の整備	
(2)	救急医療体制の整備	
(3)	救急関係機関の協力関係の確保等	
7	被害者等支援の充実と推進	53
(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)	交通事故被害者等支援の充実強化	
(4)	無保険（無共済）車両対策の徹底	
8	研究開発及び調査研究の充実	55
(1)	道路交通の安全に関する研究開発の推進	
(2)	道路交通事故の分析と活用	
(3)	高齢者の交通事故防止に関する調査研究	
第2章	鉄道交通の安全	56
第1節	鉄道事故のない島根を目指して	57
I	鉄道事故の状況	57
II	近年の鉄道運転事故の特徴	57
第2節	鉄道交通の安全についての対策	58
I	今後の鉄道交通安全対策を考える視点	58
II	鉄道交通安全対策	58
1	鉄道交通環境の整備	58
(1)	鉄道施設等の安全性の向上	
(2)	運転保安設備等の整備	
2	鉄道交通の安全に関する知識の普及	59
3	鉄道の安全な運行の確保	59
(1)	保安監査の実施	
(2)	運転士の資質の保持	
(3)	安全上のトラブル情報の共有・活用	
(4)	気象情報等の充実	
(5)	大規模な事故等が発生した場合の適切な対応	
(6)	運輸安全マネジメント評価の実施	
(7)	計画運休への取組	
4	鉄道車両の安全性の確保	61
5	救助・救急活動の充実	61
6	被害者支援の推進	61
7	鉄道事故等の原因究明と事故等防止	61
第3章	踏切道における交通の安全	62
第1節	踏切事故のない島根を目指して	63
I	踏切事故の状況	63
II	近年の踏切事故の特徴	63
第2節	踏切道における交通の安全についての対策	64
I	今後の踏切道における交通安全対策を考える視点	64
II	踏切道における交通安全対策	64
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、 バリアフリー化の促進	64

2	踏切道の統廃合の促進	65
3	踏切保安設備等の整備及び交通規制の実施	65
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	65
〈附属資料〉		67

計画の基本的な考え方

1 計画の基本理念

(1) 交通事故のない島根を目指して

島根県では、平成4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更に進むなか、65歳以上の高齢化率は令和6年度で35.2%に達し全国で8位という高い位置にあります。こうした社会状況にあって、真に豊かで活力ある社会を実現するためには、その前提として県民全ての願いである安全で安心して暮らせる島根を実現することが極めて重要です。

交通事故により県内でも毎年多くの方が被害に遭われており、その数が災害や犯罪等其他の危険によるものと比べても圧倒的に多いことを考えると、交通安全の確保は、安全で安心な島根づくりを進めていくための重要な要素です。

これまで県内の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11次にわたって「島根県交通安全計画」を策定し、各種の施策を実施してきましたが、令和7年に発生した交通事故は600件台となり、約1,300件発生していた10年前（平成28年）と比べ約半分に減少するとともに、交通事故死者も約半数まで減少しています。

各年齢層で交通事故死者が減少しているなか、高齢者の減少幅は少なく、全死者数に占める高齢者の割合は、令和2年からの平均で6割以上となっており、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。

このため、更なる交通安全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「交通事故のない島根」を目指し、令和8年度を初年度とする「第12次島根県交通安全計画」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

今日の社会においては、弱い立場にある者への配慮や思いやりが必要不可欠です。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、こども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) 少子高齢化が進行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、高齢の歩行者や自転車利用者の交通事故とともに、高齢運転者による交通事故防止が喫緊の課題です。

一方、事業用自動車においては、少子高齢化の進行による生産年齢人口の減少に伴う人手不足のため、運転者の担い手が減少し、移動手段が減少していく課題に向き合う必要があります。

また、鉄道交通でも運転士等の人手不足が深刻です。

地域で高齢者が自動車に頼らずに自立的に日常生活を営むことができるようにすることも課題となっています。

このように、少子高齢化の進行に伴い生じうる、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っており、そのため、先進技術を活用して移動の利便性向上に努めていかななくてはなりません。

全国の中でも特に少子高齢化が進行する本県において、今後、こどもから高齢者にいたるまで安全に移動することができ、安心して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に安心して暮らせる「共生社会」を、交通関係者の連携によって構築することを引き続き目指します。

(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」のそれぞれの交通ごとに、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「人間」、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3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、交通事故の科学的な調査・分析や、政策評価を充実させ、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。

なお、これらの施策を推進する際には、少子高齢化の進行等の社会情勢の変化を踏まえるものとします。

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、指導取締りの強化、運転の管理の改善、労働条件の適正化等を図るとともに、不断の制度の見直しを行い、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県民一人一人が、自ら安全で安心な交通社会を構築していかうとする前向きな意識を持つようになることが極めて重要であることから、交通安全教育、普及啓発活動を充実させます。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。）の声を県民が直接聞く機会をつくることも有効です。

また、事故そのものの抑止に取り組む前提として、ワークライフバランスを含む生活面や環境面などあらゆる観点を踏まえた総合的な交通安全対策を積極的に推進し、交通事故が起きにくい環境を整えていくことが、今後ますます重要となります。

さらに、県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を設定したり、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していくような仕組みづくりが必要です。

このため、県計画の策定にあたっては、国の基本計画を踏まえつつ、県内各地の社会情勢や交通情勢等を十分考慮し、県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いう前提の下で、それらのエラーが事故に結び付かないように、新技術の活用等によって、その構造、設備、装置等の安全性を高め、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とともに、これら関係施設の老朽化対策等を図るものとします。

特に、交通安全施設等の老朽化対策は、社会のインフラ対策として、計画的な推進が必要です。

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こと等により、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、歩道や自転車通行空間の整備を積極的に実施するなど、人優先の交通安全対策の更なる推進を図ります。

なお、これらの施策を推進する際には、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 人手不足への対応

交通に関わる多岐にわたる分野・職種において人手不足の影響が見られ、自動化・省力化、外国人材の活用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。

また、人手不足に対応するうえで自動運転技術や MaaS (Mobility as a Service) 等による交通サービスの高度化や EBPM (Evidence-based Policy Making) 等のデータ活用、サービス・業務改革等のベストプラクティス創出と標準化及び横展開を進める地域交通 DX の推進は効果的であることから、移動の利便性向上のため、これらの先進技術を積極的に導入していくことが重要です。

※ EBPM: 目的を明確化したうえで合理的根拠に基づき政策を企画すること。

イ 増加する外国人運転者等への対応

自動車運送業分野等が特定技能制度の対象となるなど外国人材の受け入れが進み、外国人運転者の更なる増加が予想されるほか、外国人の歩行者や自転車等利用者も必然的な増加が見込まれます。

また、訪日外国人や外国籍の日本の運転免許保有者の増加を背景に、全国では外国人運転者による交通事故件数が近年増加しています。

今後、日本の交通ルールを十分に理解していない外国人による交通事故を防ぐ対策を講ずることが重要であり、関係機関、団体、企業等関係者それぞれが交通安全教育の必要性を認識し、一体となって取り組み、様々な場面で交通安全教育や日本の交通ルール・マナーの周知、理解促進を図り、交通事故のリスクを低減させる取組が必要です。

ウ 先進技術導入への対応

道路交通の分野では、衝突被害軽減ブレーキを始めとした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。

先進技術の導入に当たっては、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、安全性の確保を前提として、社会的受容性の醸成を進めるとともに、性能を過信、誤解することなく、正しく理解し、利用するよう広報啓発等を進めることが重要です。

このほか、新たなモビリティについても、安全性の観点からの議論を深めるとともに、安全な利用を徹底するためのルールの周知や先進技術の活用といった取組が必要です。

エ 高まる安全への要請と交通安全

自然災害の影響、インフラの老朽化、治安、感染症等、様々な安全への要請が高まる中、確実に交通安全を図るために、安全に関わる関係行政等機関はもとより、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。

(6) 横断的に重要な事項

ア 先進技術の積極的活用

今後も全ての交通分野において、更なる交通事故の抑止を図り、交通事故のない社会を実現するために、あらゆる知見を動員して、交通安全の確保に資する先進技術や情報の普及活用を促進する必要があります。

加えて、情報通信技術 (ICT: Information and Communications Technology) を積極的に活用し、交通安全により寄与するように、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。自動化の推進に当たっては、全体として安全性が高まるための解決策を社会全体として作り出す必要があります。

また、有効かつ適切な交通安全対策を講ずるため、その基礎としての交通事故原因の総合的な調査・分析の充実・強化、必要な研究開発の推進に協力していきます。

イ 救助・救急活動及び被害者等支援の充実

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、

緊急通報システム等の交通事故発生時における緊急車両の迅速な現場急行を可能にするサービスの更なる普及を図るとともに、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）に基づき、交通安全の分野においても交通事故被害者等に対する支援の更なる充実を図ります。

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、市町村、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、県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、県及び市町村が行う交通の安全に関する施策に計画段階から県民が参加できる仕組みづくり、県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組等により、参加・協働型の交通安全活動を推進します。

これら交通安全活動の重要な担い手となる関係民間団体等は、人手不足や資金不足等も相まって十分に活動することが困難となっていることから、こうした団体の継続的な活動が確保されるような取組への支援を推進します。

2 計画の性格・期間

(1) 計画の性格

この計画は、交通安全対策基本法の定めるところにより、国の第12次交通安全基本計画に基づき、島根県内における島根県と島根県を管轄する国の指定地方行政機関等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、市町村が定める交通安全計画の指針となるものです。

(2) 計画期間

この計画の期間は、令和 8 年度から令和 12 年度までの 5 年間とし、この計画に基づき毎年度「島根県交通安全実施計画」を策定して具体的な施策に取り組めます。

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、「交通事故ゼロの島根」の実現であるが、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	13 人以下
	②交通事故重傷者数	162 人以下
	③高齢者交通事故死者数	6 人以下

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12次交通安全基本計画においては、令和12年までに年間の24時間死者数を1,900人以下、重傷者数を20,000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 12 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

国の第 12 次交通安全基本計画及び本県の交通事故発生状況に対応し、本計画においても、県民の理解と協力のもと、県、市町村及び国の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 12 年までには年間の 24 時間死者数を 13 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、本計画においては、交通安全対策の諸施策を総合的かつ強力に推進し、令和 12 年までには年間の交通事故重傷者数を 162 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

本県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12年までには年間の高齢者死者数を6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列車の運転による乗客の死者数ゼロ ②鉄道運転事故全体の死者数減少
----	--------------------------------------

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、近年の鉄道運転事故等の特徴等を踏まえ、ホーム等における鉄道人身障害事故を含む鉄道運転事故全体の死者数を減少させることが重要です。

近年は人口減少等による輸送量の伸び悩み等から、厳しい経営を強いられている事業者が多い状況ですが、引き続き安全対策を推進していく必要があります。

こうした現状を踏まえ、県民の理解と協力の下、第2章第2節及び第3章第2節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、列車の運転による乗客の死者数ゼロを目指すこと、及び鉄道運転事故全体の死者数を減少させることを目指すものとします。

(3) 踏切道における交通の安全についての目標

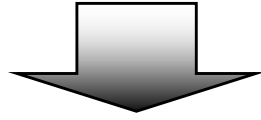
目標	踏切事故件数ゼロ
----	----------

踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、県民の理解と協力のもと、第3章第2節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

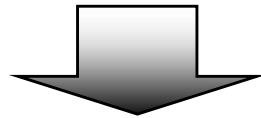
1 道路交通事故のない島根を目指して

- 人命尊重の理念に基づき、究極的には、交通事故のない島根を目指します。



2 道路交通の安全についての目標

- 年間の 24 時間死者数 1 3 人以下
- 年間の交通事故重傷者数 1 6 2 人以下
- 年間の高齢者交通事故死者数 6 人以下



3 道路交通の安全についての対策

《10 の視点》

- ① 高齢者を交通事故から守るとともに交通事故を起こさないための総合的な対策
- ② こどもの安全確保のための環境整備
- ③ 歩行者の安全確保のための意識変容
- ④ 自転車の安全確保のための法令遵守と通行環境の整備
- ⑤ 外国人の交通安全対策の推進
- ⑥ 特定小型原動機付自転車を始めとする小型モビリティの法令遵守の徹底と安全対策の推進
- ⑦ 生活道路における歩行者等の安全確保
- ⑧ 先進技術の活用推進
- ⑨ 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進
- ⑩ 地域が一体となった交通安全対策の推進



《8つの柱》

- ① 道路交通環境の整備
- ② 交通安全思想の普及徹底
- 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 被害者等支援の充実と推進
- ⑧ 研究開発及び調査研究の充実

第1章 道路交通の安全

第1節 道路交通事故のない島根を目指して

I 道路交通事故の現状

1 死者数

本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。

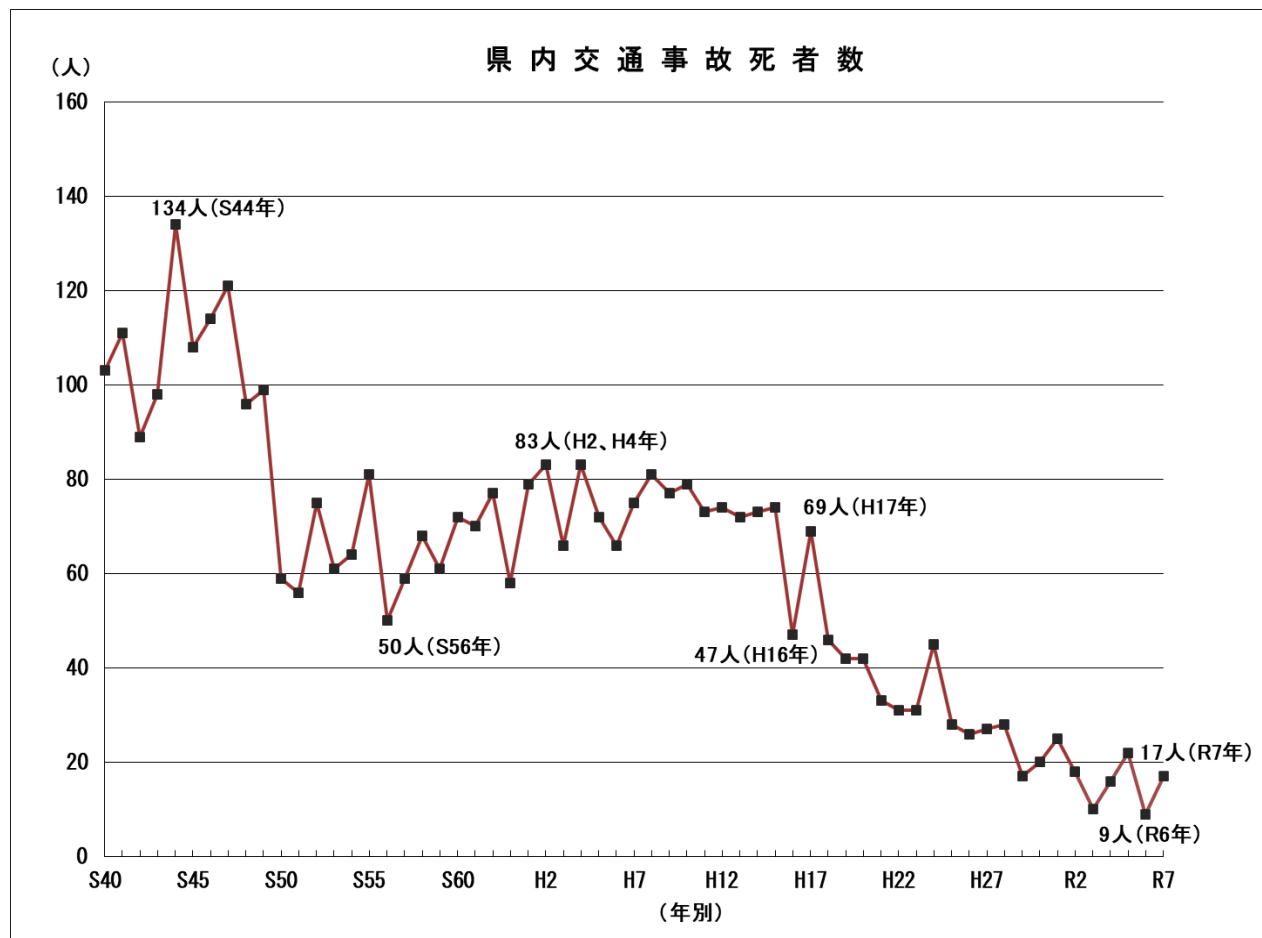
その後、増減を繰り返しながら、平成4年には83人と、第2のピークを迎えました。

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年に死者数が69人となりましたが、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。

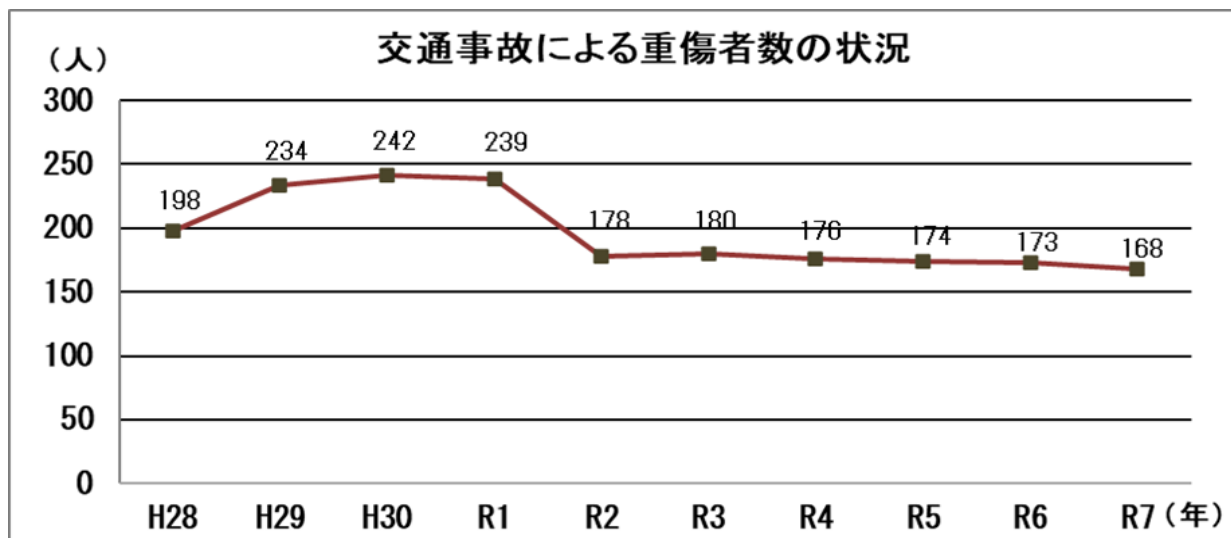
この10年間（平成28年～令和7年）で、年間死者数は20人台から10人台まで減少しており、全国と同様の大幅な減少傾向となっています。また、令和6年はこれまでに最も少ない9人となっています。



（資料出所：県警察本部）

2 重傷者数

過去 10 年間（平成 28 年～令和 7 年）の重傷者数の推移を見ると、近年は、年間で概ね 170～180 人前後となっており、概ね 200 人台から減少しています。また、令和 7 年は過去 10 年間で最も少ない 168 人となっています。

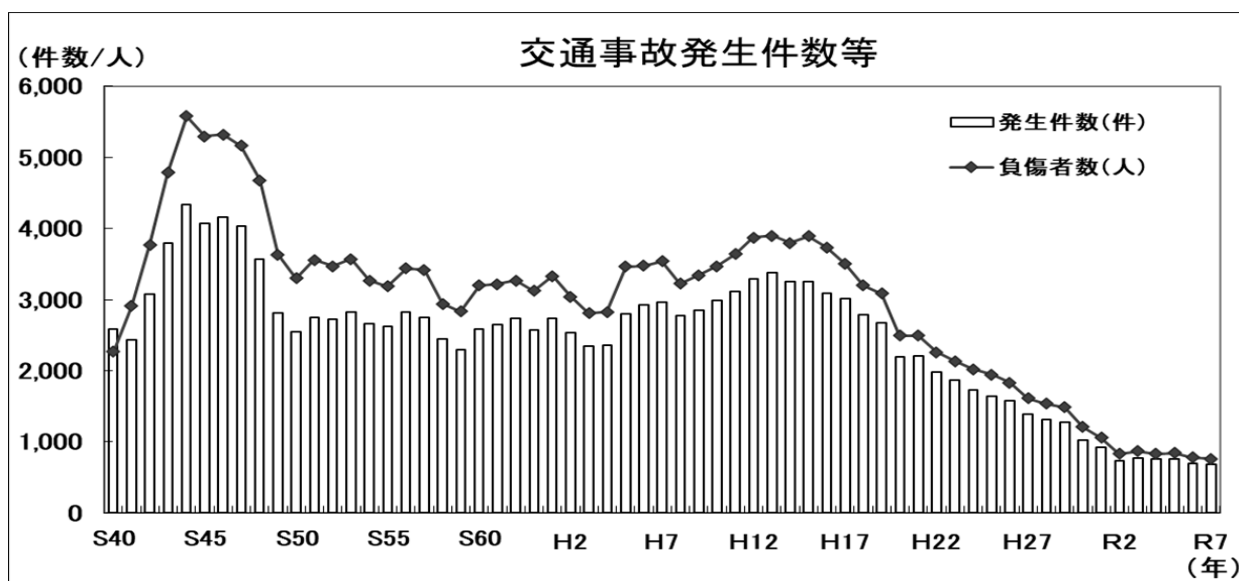


（資料出所：県警察本部）

3 交通事故発生件数、負傷者数

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 年には発生件数 3,376 件、負傷者数 3,899 人となり、第 2 のピークを迎えました。平成 16 年以降は再度減少傾向を示し、令和 7 年には、発生件数 688 件、負傷者数は 766 人となり、この 10 年間（平成 28 年～令和 7 年）で発生件数、負傷者数ともに 5 割以上減少しました。



（資料出所：県警察本部）

4 過去 10 年間の交通死亡・重傷事故の特徴

過去 10 年間（平成 28 年～令和 7 年）の県内における交通死亡・重傷事故の特徴は、次に掲げるとおりです。

【特徴】

① 高速度

第 1 当事者の危険認知速度が 50km/h を超える交通事故のうち、死亡・重傷事故の割合は 3 割を超えており、第 1 当事者に速度超過のある交通事故についても、死亡・重傷事故の割合が 3 割を超えています。

② 飲酒運転

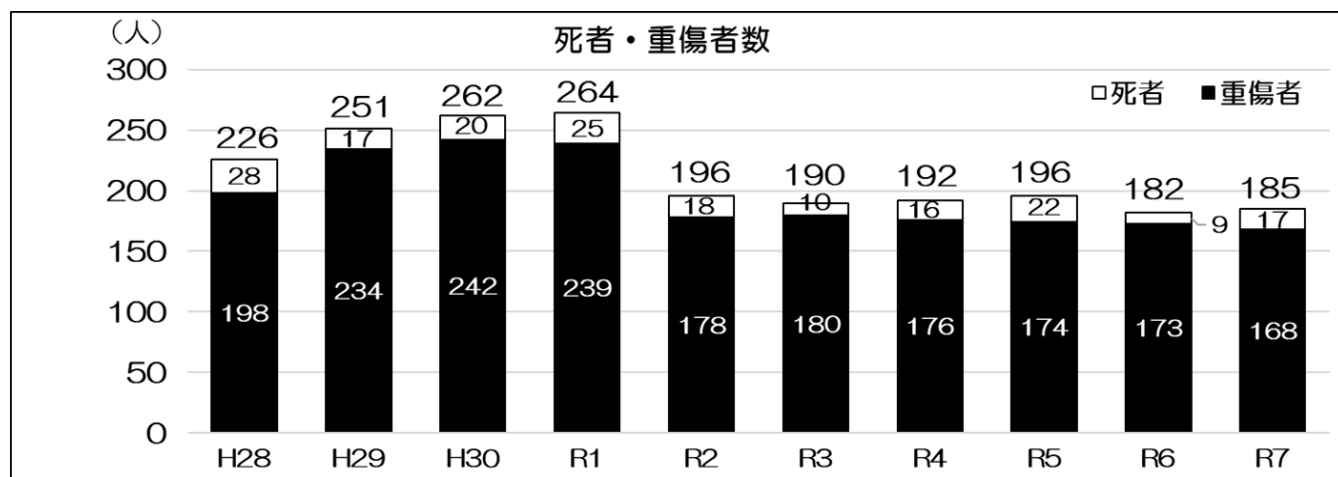
第 1 当事者に飲酒のある交通事故のうち、死亡・重傷事故の割合は 3 割を超えています。

③ 高齢者

全死者・重傷者に占める高齢者の割合は、概ね 10 年間で 5 割弱となっていますが、令和 7 年は約 4 割となっています。

④ 歩行者

全死者・重傷者に占める歩行者の割合は 3 割弱ですが、そのうち夜間が 4 割強となっており、更にそのうちの約 6 割が高齢者となっています。



島根県の交通事故の特徴

		第10次島根県交通安全計画					第11次島根県交通安全計画				
死者数		18人					15人				
重傷者数		170人					170人				
高齢者死者数		半数以下					半数以下				
死傷者数		1300人									
区分／年別		H28	H29	H30	R01	R02	R03	R04	R05	R06	R07
発生件数(人身事故)		1,314	1,282	1,023	927	737	774	766	756	692	688
	指 数	100.0	97.6	77.9	70.5	56.1	58.9	58.3	57.5	52.7	52.4
死亡・重傷事故数		208	237	236	242	176	181	182	187	170	167
	構 成 率	15.8	18.5	23.1	26.1	23.9	23.4	23.8	24.7	24.6	24.3
夜間の人身事故数		309	298	268	220	150	171	182	179	153	141
	構 成 率	23.5	23.2	26.2	23.7	20.4	22.1	23.8	23.7	22.1	20.5
危険認知速度50km/h超の人身事故数		124	124	96	79	48	60	60	66	62	50
	構 成 率	9.4	9.7	9.4	8.5	6.5	7.8	7.8	8.7	9.0	7.3
うち死亡・重傷事故数		34	31	39	36	14	24	20	19	21	19
	構 成 率	27.4	25.0	40.6	45.6	29.2	40.0	33.3	28.8	33.9	38.0
速度超過のある人身事故数		102	104	80	58	36	43	57	54	48	37
	構 成 率	7.8	8.1	7.8	6.3	4.9	5.6	7.4	7.1	6.9	5.4
うち死亡・重傷事故数		29	38	34	20	9	18	18	16	14	17
	構 成 率	28.4	36.5	42.5	34.5	25.0	41.9	31.6	29.6	29.2	45.9
飲酒運転による人身事故数		17	22	16	12	14	9	7	10	6	10
	構 成 率	1.3	1.7	1.6	1.3	1.9	1.2	0.9	1.3	0.9	1.5
うち死亡・重傷事故数		5	7	5	7	5	2	3	3	1	3
	構 成 率	29.4	31.8	31.3	58.3	35.7	22.2	42.9	30.0	16.7	30.0
高齢運転者による人身事故数		314	313	253	269	218	247	230	250	220	240
	構 成 率	24.2	24.8	25.1	29.3	29.9	32.0	30.2	33.2	31.9	35.3
うち死亡・重傷事故数		66	57	73	79	61	60	57	67	59	62
	構 成 率	33.0	25.4	31.9	33.1	35.7	33.3	31.5	36.2	34.9	37.8
死傷者数		1565	1502	1232	1083	850	878	852	869	790	783
	指 数	100.0	96.0	78.7	69.2	54.3	56.1	54.4	55.5	50.5	50.0
死者・重傷者数		226	251	262	264	196	190	192	196	182	185
	指 数	100.0	111.1	115.9	116.8	86.7	84.1	85.0	86.7	80.5	81.9
夜間の死者・重傷者		58	62	69	77	39	39	62	54	41	41
	構 成 率	25.7	24.7	26.3	29.2	19.9	20.5	32.3	27.6	22.5	22.2
高齢者の死者・重傷者		107	111	115	130	94	85	93	93	83	72
	構 成 率	47.3	44.2	43.9	49.2	48.0	44.7	48.4	47.4	45.6	38.9
うち高齢運転・同乗		51	51	68	63	46	34	48	44	48	36
	構 成 率	47.7	45.9	59.1	48.5	48.9	40.0	51.6	47.3	57.8	50.0
うち高齢歩行者死者・重傷者		42	44	27	46	32	41	37	35	25	30
	構 成 率	39.3	39.6	23.5	35.4	34.0	48.2	39.8	37.6	30.1	41.7
うち高齢自転車死者・重傷者		14	16	20	20	15	10	7	14	9	6
	構 成 率	13.1	14.4	17.4	15.4	16.0	11.8	7.5	15.1	10.8	8.3
歩行中の死者・重傷者		61	64	51	70	51	59	54	54	41	54
	構 成 率	27.0	25.5	19.5	26.5	26.0	31.1	28.1	27.6	22.5	29.2
うち夜間		27	27	22	39	14	17	30	26	14	22
	構 成 率	44.3	42.2	43.1	55.7	27.5	28.8	55.6	48.1	34.1	40.7
(うち高齢者)		19	15	14	23	9	11	18	12	8	10
	構 成 率	70.4	55.6	63.6	59.0	64.3	64.7	60.0	46.2	57.1	45.5
自転車乗用中の死者・重傷者		29	39	38	42	31	29	24	30	28	25
	構 成 率	12.8	15.5	14.5	15.9	15.8	15.3	12.5	15.3	15.4	13.5

注1: 指数は、平成28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: 危険認知速度50km/h超の事故・速度超過のある事故・飲酒事故は、原付以上第1当事者による事故

注4: 高齢運転者は原付以上当事者

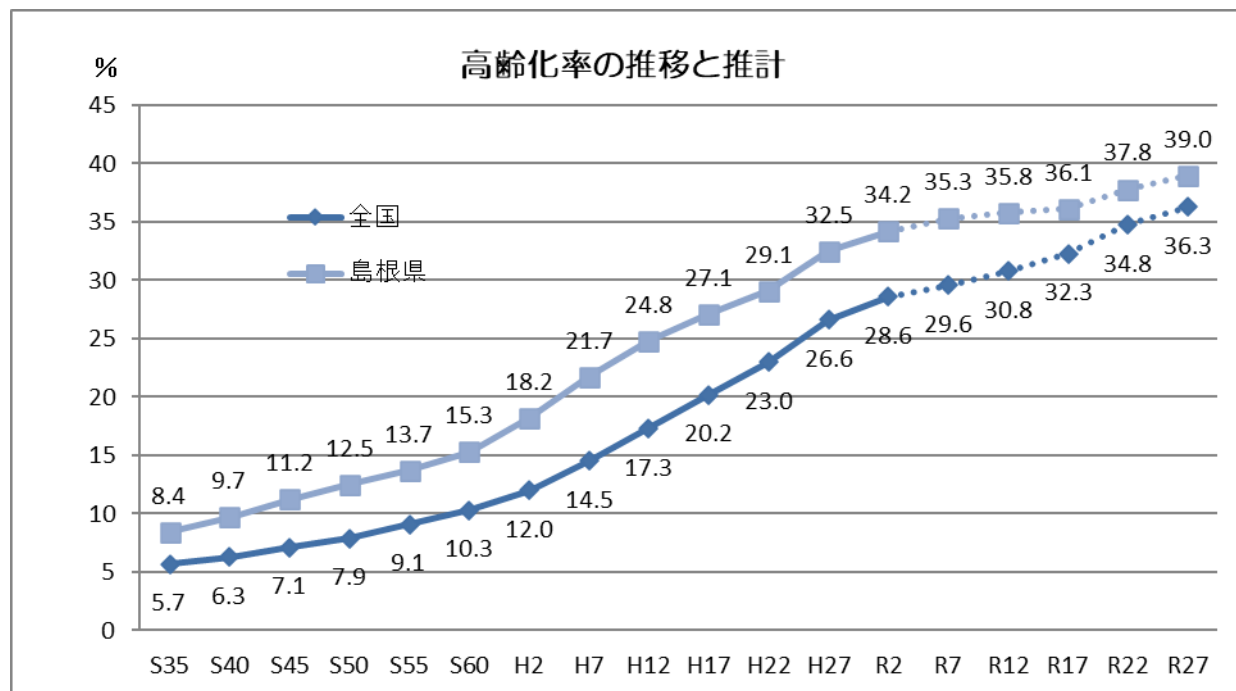
(資料出所：県警察本部)

Ⅱ 道路交通を取り巻く状況の展望

過去 10 年間（平成 28 年～令和 7 年）の本県の運転免許人口の推移を見ると、緩やかな減少の傾向にあり、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運転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。

また、重傷の延長線上に死亡という結果があると考えた場合、近年、死者・重傷者の合計数が横ばいで大きな減少も見られない状況であることを考慮すると、死亡・重傷事故を重点とした総合的な交通事故防止対策を推進する必要があります。



資料：昭和 35 年～令和 2 年 総務省「国勢調査」
令和 7 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」（令和 5 年推計）

運転免許人口の推移

	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
免許人口	462,229	460,571	459,134	456,200	453,835	451,782	449,606	447,236	444,509	441,595
指数	100	100	99	99	98	98	97	97	96	96
高齢者免許人口	126,130	129,495	132,773	134,572	136,647	138,815	140,581	142,934	144,951	146,452
指数	100	103	105	107	108	110	111	113	115	116
構成比(%)	27.3%	28.1%	28.9%	29.5%	30.1%	30.7%	31.3%	32.0%	32.6%	33.2%

（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、県内においては、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、経済社会情勢、交通情勢の変化等に対応し、次の8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 道路交通秩序の維持
2 交通安全思想の普及徹底	6 救助・救急活動の充実
3 安全運転の確保	7 被害者等支援の充実と推進
4 車両の安全性の確保	8 研究開発及び調査研究の充実

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) 高齢者を交通事故から守るとともに交通事故を起こさないための総合的な対策

本県は、全国平均と比較して高齢化が進み、交通事故死者数に占める高齢死者の割合も極めて高いことから、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、歩行者、自転車利用者等の安全対策とともに、自動車運転者の安全運転支援対策を推進し、地域の交通事情に応じた交通安全教育等を実施することが重要です。

特に、高齢者の交通安全を図るためには、高齢者が日常的に利用する機会の多い医療機関及び福祉施設等と連携した交通安全活動を実施していくことや、高齢者の事故は居住地付近で発生することが多いことから、生活に密着した地域に根ざす交通安全活動を推進する必要があります。

また、引き続き、高齢運転者の増加が予想されることから、高齢者が陥りやすい事故を対象とした防止対策も必要です。

さらに、運転免許返納後における、高齢者の移動を伴う日常生活の支援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をしていくために、年齢等によることなく多様な人々が利用しやすい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。

高齢者の安全運転を支援する対策については、身体能力の衰え等を補う技術の活用・普及を一層積極的に進める必要があります。一方で運転支援機能の過信・誤解による交通事故が発生しており、運転支援機能を始めとする技術の限界、技術の進展の状況について、交通安全教育等を通じて幅広く情報提供していく必要があります。

高齢運転者への対策として、普通自動車に対応する運転免許保有者のうち一定の違反歴がある75歳以上の者に対する運転技能検査が導入されており、引き続き、運転免許証の更新時における運転技能検査、認知機能検査及び高齢者講習を適切に実施するとともに実施課題の見直し等、高齢運転者の交通事故を防止するための新たな対策を講じていく必要があります。

また、全国の高速道路の逆走事案は約7割が65歳以上の高齢運転者によるものであり、逆走を防止するための道路環境の整備はもとより、逆走防止のための広報啓発や逆走等の認知機能が低下した場合に行われやすい一定の違反行為をした75歳以上の運転免許保有者に対する臨時認知機能検査を実施するなどの逆走対策を推進する必要があります。

(2) こどもの安全確保のための環境整備

少子化の進行の中で、安心して子どもを産み育てることができる環境の整備、幼い子どもと一緒に移動しやすい環境の整備が期待されます。全国では、こどもの交通事故死者・重傷者数は令和2年以降は、ほぼ横ばいで推移しています。

次世代を担うこどもの安全を確保する観点から、未就学児を中心に子どもが日常的に集団で移動する経路や通学路等で利用する経路において、横断歩道の設置や適切な管理、

歩道の整備等の安全・安心な歩行空間の整備を積極的に推進するとともに、地域の交通情勢に応じた交通安全教育等の対策を講じます。

また、こどもを保育所等に預けて働く世帯が増えている中で、保育所等を始め地域でこどもを見守っていくための取組を充実させていく必要があります。

このほか、チャイルドシートの使用について、体格等の事情により6歳以上の児童がシートベルトを適切に着用できない場合にはチャイルドシートを使用することを推進する等、適切なチャイルドシートの使用を定着化させ、こどもの安全確保をより一層図ります。

(3) 歩行者の安全確保のための意識変容

本県では、交通事故死者・重傷者数に占める歩行者の割合が過去10年間（平成28年～令和7年）で3割弱であり、そのうち高齢歩行者は6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、高齢者やこ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、未就学児を中心にこども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、歩車分離式信号の整備、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、横断歩行者が関係する交通事故を減少させるため、自動車、自転車、特定小型原動機付自転車の運転者には横断歩道に関する交通ルールの再認識と歩行者優先の徹底を周知するなど、運転者の歩行者保護意識の徹底を図ります。

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、その信号に従うことに加え、信号機のない場所で横断するときは手をあげるなど、横断する意思を明確に伝える必要があることを含め、安全を確認してから横断を始め、横断中も周りに気を付けること、歩きスマホはしないこと等、歩行者が自らの安全を守るための行動を促す交通安全教育等を推進します。

(4) 自転車の安全確保のための法令遵守と通行環境の整備

本県においては、自転車関連事故が10年間で交通事故全体の1割強を占め、令和2年以降横ばいです。

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ほか、自転車利用者による自転車の交通ルールに関する理解が不十分であり、全国における自転車利用者が当事者となった交通死亡・重傷事故件数の約4分の3には自転車利用者側に何かしらの法令違反が認められる状況にあります。令和6年11月からは、道路交通法（昭和35年法律第105号）の改正により、自転車の運転中の携帯電話使用等（以下「運転中の携帯電話使用等」を「ながらスマホ」という。）に対する罰則が強化され、酒気帯び運転が罰則の対象とされたほか、令和8年4月から自転車に対する交通反則通告制度が適用されることとなりました。これを踏まえ、関係者が連携し、ライフステージに応じた交通安全教育の充実を図り、自転車の基本的なルールの徹底を図るとともに、自転車の悪質・危険な違反に対しては、厳正な取締りを推進します。

また、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するほか、通勤や配達目的の自転車利用者による交通事故の防止についての指導啓発等の対策を推進します。

さらに、駆動補助機付自転車（以下、「電動アシスト自転車」という。）の普及が進み、全国的にはその交通事故が増加していることを踏まえ、交通事故の防止を図るための、車両特性を踏まえた交通安全教育、広報啓発を推進します。

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通行空間の確保を積極的に進める必要があります。

自動車の運転者に対しても、令和8年4月から適用される自転車の側方を通過する際の安全確保に関する規定を始め、車道を通行する自転車の安全を確保するための交通

ルールについて周知を図ります。

(5) 外国人の交通安全対策の推進

在留外国人、訪日外国人旅行者等が近年増加しており、日本の運転免許を保有する外国人も増加しています。

また、全国的には外国人運転者による交通事故件数も増加しているほか、外国人による無免許運転、飲酒運転、ひき逃げといった悪質な交通違反が伴う交通事故も発生しています。

さらに、トラック、バス、タクシーといった自動車運送業分野等が特定技能制度の対象とされるなど、外国人労働者の受け入れ増加に伴い、外国人運転者も更に増加していくことが見込まれます。外国人が我が国において自動車等を安全に運転できるよう、外国人運転者に対し、日本の交通ルールやマナーについて理解を徹底させるための取組を強化する必要があります。

取組を強化するに当たっては、母国との交通ルールの違い等を理解できるよう、啓発動画やリーフレット等を活用した効果的な交通安全教育や広報啓発を行うとともに、外国人労働者を雇用する使用者等による交通安全教育や安全運転管理の強化（外国人運転者の運転技術に応じた個別指導の推進）等、関係者それぞれが連携した横断的なアプローチが必要です。

加えて、外国人の歩行者や自転車、特定小型原動機付自転車等利用者に対しても、外国人運転者と同様に日本の交通ルール等について理解を促進し、外国人が当事者となる交通事故の抑止に取り組む必要があります。

また、外国人にとって分かりやすい英語を併記した規制標識の整備や案内標識の英語表記改善等を推進します。

さらに、外国の運転免許から日本の運転免許に切り替える、いわゆる「外免切替」制度についても、厳格な運用を図ります。

(6) 特定小型原動機付自転車を始めとする小型モビリティの法令遵守の徹底と安全対策の推進

特定小型原動機付自転車について、利用者による交通事故実態や違反の状況を踏まえ、関係事業者と連携し、基本的な交通ルールの周知徹底や、交通安全教育等の交通安全対策を推進するとともに、交通指導取締りを強化します。

また、その際には、事業者による新たな技術を活用した取組を促します。

ペダル付き電動バイクについては、一般原動機付自転車又は自動車に該当し、運転には運転免許を要して、ヘルメットの着用が義務とされていることに加え、ナンバープレート、方向指示器等が必要なこと等について、関係機関、販売事業者等と連携して、周知を徹底します。また、無免許運転、通行区分違反等の悪質・危険な運転に対する交通指導取締りを強化するとともに、ペダル付き電動バイクを駆動補助機付自転車（電動アシスト自転車）と称して販売する違法自転車販売事業者対策を推進します。

このほか、電動車椅子は歩行者であることについて周知に努めるとともに、安全な利用のための交通安全教育を推進します。

さらに、遠隔操作型小型車の届出制度が道路交通法に新設され、都市部においては自動配送ロボットによる荷物・飲食物等の配送が行われていることから、県内における動向を注視しつつ関係機関と連携し必要に応じて安全対策を推進します。

(7) 生活道路における歩行者等の安全確保

生活道路における子どもや高齢者の交通事故死者数は近年下げ止まり傾向にあり、交通事故減少のため、子ども、高齢者を含む全ての歩行者、自転車等が安全で安心して通行できる環境を確保し、生活道路における歩行者等の安全確保のための取組を進め、「生活道路は人が優先」という意識が浸透することを目指します。

生活道路の安全対策については、歩行者や自転車等の安全を確保するため、歩道の整備やハンプ（道路の路面に設けられた凸状の部分）の設置、無電柱化、歩車分離式信号の整備、必要な箇所に対する交通規制の実施、交通情報の提供、交通事故データの客観的な分析による事故原因の検証といったハード・ソフト両面の対策を組み合わせることで推進します。特に、面的な対策が必要な地区については、区域内の速度や通過交通の抑制を

図るため、最高速度 30 キロメートル毎時の区域規制を中心とする対策である「ゾーン 30」や、最高速度 30 キロメートル毎時の区域規制に加え、ハンプやスモーズ横断歩道（横断歩道部にアスファルト製凸型路面等をプラスしたもの）といった物理的デバイスを適切に組み合わせた「ゾーン 30 プラス」の整備を一層強力に推進します。

また、引き続き、自動車の速度抑制を図るための道路交通環境整備を進めるほか、可搬式速度違反自動取締装置を活用するなど、生活道路における適切な交通指導取締りの実施、安全な走行方法の普及、幹線道路を通行すべき自動車の生活道路への流入を防止するための対策等を推進していく必要があります。

さらに、令和 8 年 9 月から生活道路における法定速度が 30 キロメートル毎時に引き下げられることから、関係機関が連携して制度の円滑な施行を図ります。生活道路における違法駐車については、歩行者や車両の安全な通行の妨げとなるなど、地域住民の生活環境に大きな影響を及ぼすため、違法駐車取締り等を推進します。

なお、これら生活道路における各種対策を実施していく上では、対策着手段階から一貫して住民の意見を反映していくことが重要となります。

(8) 先進技術の活用推進

衝突被害軽減ブレーキを始めとした先進技術の活用は、交通事故抑止に貢献しています。今後も安全運転サポートカー（サポカー）の普及はもとより、運転者の危険認知の遅れや運転操作の誤りによる事故を未然に防止するための安全運転を支援するシステムの更なる発展や普及、車車間通信、自動運転の実用化や自動運転車へのインフラからの支援等、先進技術の活用により、交通事故の更なる減少が期待されます。

他方、運転支援機能や自動運転は、それぞれについて、機能に限界があることから、性能を過信・誤解せず、正しく理解し利用するよう広報啓発を推進します。

また、車両の機能にとどまらず、例えば、交通事故が発生した場合にいち早く駆けつけるシステム等、技術発展を踏まえたシステムの導入を推進していく必要があります。

加えて、少子高齢化等により、職業運転手等の人手不足が深刻化している中で、先進技術の活用により、人手不足を解消しつつ、安全の確保を実現していく必要があります。

(9) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進

近年、ETC2.0※から抽出されるビッグデータ等に含まれる詳細な情報やGIS（地理情報システム）ツールの活用により、交通事故の発生地域、場所、形態等を分析し、よりきめ細かな対策を効果的かつ効率的に実施する取り組みが進められています。道路システムのDXを通じて道路関係のデータの利活用を推進するとともに、引き続き、ビッグデータ等や専門家の知見を一層幅広く活用していきます。

※ 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。

(10) 地域が一体となった交通安全対策の推進

交通事故防止のために関係機関の緊密な連携を強化するとともに、少子高齢化に伴う担い手や後継者不足に対応し、交通安全の取組を着実に次世代につないでいけるよう幅広い年代の参画を促す取組と効果的な交通安全教育を推進します。

各地域においては、県、市町村、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、ビッグデータ等を地域の取組に生かすとともに、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・形態等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むなどして継続的な活動が困難になっていくため、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、県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、高
速道路の整備を促進し、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、こどもを事故から守り、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。
- 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
メント施策の推進や、渋滞軽減等のための高度道路交通システム（ITS）
の開発・普及が必要です。

(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、歩行者や自転車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ず、また、生活道路への通過交通の流入等の問題も依然として深刻です。

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、歩道や自転車通行空間等の交通安全施設等の整備、効果的な交通規制の推進等きめ細かな交通事故防止対策を実施することにより、車両の速度の抑制や、歩行者、自転車及び自動車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】

通行禁止等の交通規制、路側帯の設置・拡幅等を実施するほか、面的対策が必要な地区については、最高速度 30 キロメートル毎時の区域規制を中心とする対策である「ゾーン 30」や最高速度 30 キロメートル毎時区域規制とハンプや狭さくといった物理的デバイスを組み合わせた「ゾーン 30 プラス」の整備を推進し、車両速度の抑制や通過交通の排除に重点を置いた対策を推進します。

また、令和 8 年 9 月から生活道路の法定速度が 30 キロメートル毎時に引き下げられることから、関係機関が連携して施行準備を行うとともに、これに関する広報啓発を実施するなど、制度の円滑な施行を図ります。

県警察においては、交通規制、交通管制及び交通指導取締りの融合に配慮した施策を推進します。高輝度標識等の見やすく分かりやすい道路標識・道路標示の整備や信号灯器の LED 化、路側帯の設置・拡幅等の安全対策や、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実施します。

また、高齢者、障害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。）にいう、生活関連経路を構成する道路

を中心として、音響式信号機、信号表示面に青時間までの待ち時間及び青時間の残り時間を表示する経過時間表示機能付き歩行者用灯器、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などの整備を推進します。

道路管理者においては、歩道の整備等により、安心して移動できる歩行空間ネットワークを整備するとともに、最高速度30キロメートル毎時の区域規制とハンプや狭さくといった物理的デバイスを組み合わせた「ゾーン30プラス」の整備を実施します。

また、先進的なデータ分析や新技術の活用事例を収集し、得られた知見等を「ゾーン30プラス」の取組に反映することにより、生活道路における面的な交通安全対策を強化します。

さらに、交通事故データやETC2.0プローブデータ等のデータを活用することにより、効果的な交通安全対策を実施します。

このほか、道路標識の高輝度化、必要に応じた大型化・可変化・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。

加えて、ビッグ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、自治体、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。

（中国地方整備局 松江国道事務所・浜田河川国道事務所、県道路維持課、県道路建設課、県都市計画課、県警察交通指導課、県警察交通規制課）

イ 通学路等における交通安全の確保【重点事項】

通学路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、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、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、特別支援学校等に通う生徒、小学校、幼稚園、保育所や放課後児童クラブ等に通う児童・幼児の通行の安全を確保するため、通学路等の歩道整備等を積極的に推進するとともに、ハンプ・狭さく等の設置、路肩のカラー舗装、防護柵等の設置、自転車道、自転車専用通行帯等の自転車通行空間等の整備、押ボタン式信号機・歩行者用灯器等の整備、立体横断施設の整備、横断歩道等の拡充等の対策を推進します。

また、中学生・高校生等の自転車での通学中の交通事故を減らすため、学校等とも連携した交通安全対策を面的に推進します。

（中国地方整備局 松江国道事務所・浜田河川国道事務所、県道路維持課、県道路建設課、県都市計画課、県教委学校教育課、県青少年家庭課、県警察交通規制課）

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】

(ア) 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等を実施します。

このほか、歩道の段差・傾斜・勾配の改善、音響信号機や歩車分離式信号等のバリアフリー対応型信号機、エスコートゾーン、昇降装置付立体横断施設、歩行者用休憩施設、自転車駐車場、障がい者用の駐車マス等を有する自動車駐車場等の整備を推進します。あわせて、高齢者、障がい者等の通行の安全と円滑を図るとともに、高齢運転者の増加に対応する、信号灯器のLED化、道路標識の高度化等を推進します。

さらに、高齢者の横断歩行中の交通事故を減らすため、センサー付きスポットライトや二段階横断施設の設置等の交通安全対策を推進するなど、高齢者が安心して健康に暮らせる道路交通環境の整備を推進します。

また、駅前等の交通結節点において、立体横断施設、交通広場等の整備を推進し、歩きたくなるような安全で快適な歩行空間を確保します。特に、バリアフリー法に基づき、重点整備地区に定められた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を図ります。

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。

- (イ) 横断歩道、バス停留所付近の違法駐車等の悪質性、危険性、迷惑性の高い駐車違反に対する取締りを強化するとともに、高齢者、障がい者等の円滑な移動を阻害する要因となっている歩道や視覚障がい者誘導用ブロック上等の自動二輪車等の違法駐車についても、放置自転車等の撤去を行う市町村と連携を図りつつ積極的な取締りを推進します。

(中国地方整備局 松江国道事務所・浜田河川国道事務所、県道路維持課、県道路建設課、県都市計画課、県警察交通指導課、県警察交通規制課)

(2) 高速道路の更なる活用促進による生活道路との機能分化【重点事項】

高速自動車国道等から生活道路に至る道路ネットワークを体系的に整備し、道路の適切な機能分化を推進します。

特に、高速自動車国道等、事故率の低い道路利用を促進するとともに、生活道路においては、車両速度の抑制や通過交通を排除し、歩行者、自転車中心の道路交通を形成します。

(中国地方整備局 松江国道事務所・浜田河川国道事務所、県道路維持課、県道路建設課、県高速道路推進課、県都市計画課、県警察交通規制課、西日本高速道路株式会社中国支社)

(3) 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」を推進するとともに、急ブレーキデータ等のビッグデータを活用した潜在的危険箇所の対策など、きめ細かく効率的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。

さらに、一般道路に比べ安全性の高い高速自動車国道等の利用促進を図るほか特に高齢運転者に分かりやすい逆走防止対策に取り組みます。

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、効果を科学的に検証しつつ、マネジメントサイクルを適用することにより、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) 本県における死傷事故は特定の区間に集中していることを踏まえ、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、事故デー

タにより、卓越した事故類型や支配的な事故要因等を明らかにした上で、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。

(中国地方整備局 松江国道事務所・浜田河川国道事務所、県道路維持課、県警察交通規制課)

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県警察と道路管理者が緊密に連携して推進します。

これらの危険箇所においては、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。

このような対策については、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推進します。

(中国運輸局 島根運輸支局・中国地方整備局 松江国道事務所・浜田河川国道事務所、県道路維持課、県道路建設課、県警察交通規制課)

ウ 幹線道路における交通規制

一般道路については、交通の安全と円滑化を図るため、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。

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、交通安全施設の整備状況、交通事故の発生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速度規制の引上げを含め見直しを推進します。

特に、交通事故多発区間においては、大型貨物自動車等の通行区分規制、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、交通事故の防止を図ります。

(県警察交通規制課)

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、速やかに事故要因を調査するとともに、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。

(中国地方整備局 松江国道事務所・浜田河川国道事務所、県道路維持課、県警察交通規制課)

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) 一般道路と比較して死傷事故率が低く安全性の高い高速自動車国道等の整備やインターチェンジの増設等による利用しやすい環境を整備し、より多くの交通量を分担させることによって道路ネットワーク全体の安全性を向上させます。

(ウ) 通過交通の排除と交通の効果的な分散により、円滑で安全な道路交通環境を確保するため、バイパス、環状道路等の整備を推進します。

(エ) 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、県警察により実施される交通規制・交通管制の連携を強化し、ハンプ・狭さく等による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。

- (オ) 県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るマルチモーダル施策を推進し、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。

(中国運輸局 島根運輸支局・中国地方整備局 松江国道事務所・浜田河川国道事務所、県農村整備課、県森林整備課、県道路建設課、県高速道路推進課、県都市計画課)

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。

- (ア) 安全で円滑な自動車交通を確保するため、事故多発区間のうち緊急に対策を実施すべき箇所については、雨天、夜間等の事故原因の詳細な分析を行い、必要な対策として注意喚起標識、路面表示、薄層舗装、中央分離帯強化型防護柵、自発光式視線誘導標、高機能舗装、高視認性区画線の整備等を重点的に実施するとともに、同様に道路構造上往復に分離されていない区間については、対向車線へのはみ出しによる重大事故を防止するため、長大橋梁、トンネルにおけるセンターパイプ・センターブロックの設置による安全対策に本格的に取り組むべく、早期効果検証を加速します。

また、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・路面標示等によるこれまでの視覚的対策に加え、産官学が連携した新しい技術として、逆走車に対して衝撃を与える物理的対策等の設置を図るなど総合的な事故防止対策を推進します。

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を推進するほか、後尾警戒車等により渋滞最後尾付近の警戒を行います。

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高速自動車国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、本線拡幅やインターチェンジの改良、事故や故障による停車車両の早期撤去による渋滞対策、休憩施設の混雑解消を推進します。

- (ウ) 道路利用者の多様なニーズにこたえ、道路利用者へ適切な道路交通情報を提供する道路交通情報通信システム（VICS:Vehicle Information and Communication System）及びETC2.0等の整備・拡充を図るとともに、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。

(中国地方整備局 松江国道事務所・浜田河川国道事務所、県道路維持課、県高速道路推進課、県警察 交通規制課、西日本高速道路株式会社中国支社)

キ 道路の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、ラウンドアバウトの導入等を推進します。

(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。

(中国地方整備局 松江国道事務所・浜田河川国道事務所、県警察交通規制課、県農村整備課、県森林整備課、県道路建設課、県都市計画課)

ク 交通安全施設等の高度化

(ア) 交通実態に応じて、複数の信号機を面的・線的に連動させる集中制御化・プログラム多段系統化等の信号制御の改良を推進するとともに、疑似点灯防止による視認性の向上に資する信号灯器のLED化を推進します。

(イ) 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、依然として多発している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。

(中国地方整備局 松江国道事務所・浜田河川国道事務所、県道路維持課、県警察交通規制課)

(4) 交通安全施設等の整備事業の推進

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、県警察と道路管理者が連携し、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

将来にわたって必要な交通安全施設等を整備し、適切な維持管理・更新等を推進するため、実態に適合した交通規制を実施するための不断の見直しや、コスト合理化のための交通安全施設等のストック管理及び必要性の低い信号機や標識の削除等の見直しと合理化を推進します。

また、横断歩行者優先の前提となる横断歩道の道路標識・道路標示が破損、滅失、褪色、摩耗等の理由によりその効用が損なわれないよう点検を行い、計画的な更新を行うとともに、高齢運転者や外国人にも見やすく分かりやすい規制標識・道路標示・信号灯器等の整備を推進します。

このほか、道路管理者と警察が連携して、道路路面標示連絡調整会議等の場を活用し、路面標示の同時施工の調整や、効率的な点検方法等の共有により、路面標示の効率的な維持管理・改善を図ります。

道路管理者では、視認性が低下した道路標識について、標識の視認性の点検要領に基づく計画的な点検や修繕を推進します。

(中国地方整備局 松江国道事務所・浜田河川国道事務所、県道路維持課、県警察交通規制課)

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こどもが日常

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、経過時間表示付き歩行者用灯器の整備による無理な横断防止対策や歩車分離式信号の整備、自転車通行空間の整備、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。

(中国地方整備局 松江国道事務所・浜田河川国道事務所、県道路維持課、県道路建設課、県警察交通規制課)

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するとともに、信号機の集中制御化、系統化、感応化、多現示化等の高度化を推進します。

また、交通事故が特定の区間に集中して発生する幹線道路の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を実施します。

(中国地方整備局 松江国道事務所・浜田河川国道事務所、県道路維持課、県道路建設課、県警察交通規制課)

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、交通容量の拡大を図るとともに、併せて自動車からの二酸化炭素排出の抑制を推進します。

(中国地方整備局 松江国道事務所・浜田河川国道事務所、県道路維持課、県警察交通規制課)

オ 高度道路交通システム（ITS）の推進による安全で快適な道路交通環境の実現

交通情報の収集・分析・提供や交通状況に即応した信号制御その他道路における交通の規制を広域的かつ総合的に行うため、交通管制エリアの拡大を始め、交通管制システムの充実・改良を図ります。

複数の信号機を面的・線的に連動させる集中制御化等の信号制御の改良を図るほか、新交通管理システム（UTMS: Universal Traffic Management Systems）の整備を推進するとともに、情報収集・提供環境の拡充、自動運転技術の実用化に資する交通環境の構築等により、道路交通情報提供の充実等を推進し、安全で快適な道路環境の実現を図ります。

(中国地方整備局 松江国道事務所・浜田河川国道事務所、県警察交通規制課)

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」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。

(中国地方整備局 松江国道事務所・浜田河川国道事務所、県道路維持課、県警察交通規制課)

キ 連絡会議等の活用

「島根県道路交通環境安全推進連絡会議」等の連絡会議を活用し、学識経験者のアドバイスを受けつつ施策の企画、評価、進行管理等に関して協議を行い、的確かつ着実に安全な道路交通環境の実現を図ります。

(中国地方整備局 松江国道事務所・浜田河川国道事務所、県道路維持課、県警察交通規制課)

(5) 高齢者等の移動手段の確保・充実

地方公共団体が中心となって、住民や交通事業者等の幅広い関係者と共同で地域公共交通計画を策定した上で、利用促進を含めた公共交通機関の確保・維持・改善の取組を推進します。

加えて福祉や観光等の幅広い地域の関係者と連携と協働を推進し、地域交通のリ・デザインを全面展開することで、公共交通機関の利用促進につなげます。

また、令和7年5月に策定された「「交通空白」解消に向けた取り組み方針2025」（国土交通省「交通空白」解消本部）に基づき、まずは、集中対策期間（2025年度～2027年度）において、公共・日本版ライドシェア等の普及、民間技術・サービスの活用、地方運輸局による伴走、共同化・協業化や自治体機能の補完・強化を図る新たな制度枠組みの構築等国による総合的な後押しを通じて「交通空白」の一つ一つの解消に取り組みます。

高齢者等の交通事故防止や移動手段の確保等に資する、自動運転実現を支援するため、中山間地域における道の駅等を拠点とした自動運転サービス等の取組で得られた知見や車両側の開発状況・ニーズを踏まえ、自動運転車の走行の安全性・円滑性の効用等に資するインフラ連携（合流支援・先読み情報等の路線協調システムの基準の策定、走行空間整備に関するガイドラインの策定等）を推進します。

また、地域交通の持続性、生産性、利便性の向上に向け、MaaS等による交通サービスの高度化やEBPM等データ活用、サービス・業務改善等のベスト・プラクティス創出と標準化及び横展開を進める地域交通DXを推進します。

（県交通対策課）

(6) 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、安心して参加し活動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空間の連続的・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。

（中国整備局松江国道事務所・浜田河川国道事務所、県道路維持課、県道路建設課、県都市計画課）

(7) 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。

このため、関係事業者と連携し、「無電柱化の推進に関する法律」に基づく無電柱化推進計画を策定して事業を推進します。

また、幅員が著しく狭い歩道等の新設電柱の占用禁止や既設電柱の占用制限を実施します。

（中国地方整備局 松江国道事務所・浜田河川国道事務所、県道路維持課、県道路建設課、県都市計画課）

(8) 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内容について常に点検・見直しを図るとともに、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。

一般道路の速度規制については、最高速度規制が交通実態に合った合理的なものとなっているかどうかの観点から、実勢速度、交通事故発生状況等を勘案しつつ、規制速

度の引上げを含む見直し、点検、規制理由の周知措置等を計画的に推進します。

駐車規制については、必要やむを得ない駐車需要への対応が十分でない場所を中心に、地域住民等の意見要望を十分に踏まえた上で、道路環境、交通量、駐車需要等に即応したきめ細かな駐車規制を推進します。

信号制御については、歩行者・自転車の視点で、信号をより守りやすくするために、横断実態等を踏まえ、歩行者の待ち時間が長い押ボタン式信号の改善を行うなど、信号表示の調整等の運用改善を推進します。

さらに、公安委員会が行う交通規制情報の質の向上やデータベース化を推進し、効果的な交通規制を推進する環境の整備を行います。

(県警察交通規制課)

(9) 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

自転車活用推進法等に基づき、自転車活用推進計画及び自転車ネットワーク計画の策定を促進するとともに、歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された自転車通行空間の計画的な整備を推進します。

また、自転車通行の安全性を向上させるため、自転車専用通行帯等の設置区間では、周辺の交通実態等を踏まえ駐車禁止の規制を実施します。中学生・高校生等の自転車での通学中の交通事故を減らすため、学校等とも連携した交通安全対策を面的に推進します。

(中国地方整備局 松江国道事務所・浜田河川国道事務所、県道路維持課、県道路建設課、県都市計画課、県警察交通指導課、県警察交通規制課)

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、市町村が定める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。

(中国地方整備局 松江国道事務所・浜田河川国道事務所、県都市計画課)

(10) 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高度道路交通システム（ITS）を引き続き推進します。

ア 道路交通情報通信システムの整備

安全で円滑な道路交通を確保するため、リアルタイムな渋滞情報、所要時間、規制情報等の道路交通情報を提供する VICS の整備・拡充を推進するとともに、高精度な情報提供の充実及び対応車載機の普及を図ります。

また、詳細な道路交通情報の収集・提供のため、光ビーコン、ETC2.0 等のインフラの整備を推進するとともに、インフラから提供される情報を補完するため、リアルタイムの自動車走行履歴（プローブ）情報等の広範な道路交通情報を集約・配信します。

(中国総合通信局、中国地方整備局 松江国道事務所・浜田河川国道事務所、県警察交通規制課)

イ 新交通管理システムの推進

最先端の情報技術等を用いて交通管理の最適化を図るため、光ビーコンの機能を活用して UTMS の開発・整備を行うことにより ITS を推進し、安全・円滑かつ快適な環境負荷の低い交通社会の実現を目指します。

(県警察交通規制課)

ウ 交通事故防止のための運転支援システムの推進

交通の安全性を高めるため、道路分野における既存サービスの高度化や新たなサービスの提供が可能となる次世代 ITS の構築を推進します。具体的には先行的な実証を行うプロジェクトにて、路車間通信や各種センサー等を活用し、歩行者や車両への注意喚起を行うなど、高度な交通安全支援が可能なシステム等の実現や普及に向けて推進します。

また、運転者に信号交差点への到着時における信号灯火等に関する情報を事前に提供することで、ゆとりある運転を促す信号情報活用運転支援システム（TSPS: Traffic Signal Prediction Systems）を始めとする新交通管理システム（UTMS）の整備を行うことにより ITS の推進を図ります。

（中国地方整備局 松江国道事務所・浜田河川国道事務所、県警察交通規制課）

エ ETC2.0 等デジタルデータの活用推進

事故多発地点、道路上の落下物等の注意喚起等に関する情報を提供することで安全運転を支援します。

また、収集した速度データや利用経路・時間データなど、多種多様できめ細かいビッグデータを活用し、渋滞と交通事故を減らす賢い料金等、道路を賢く使う取組を推進します。

（中国地方整備局 松江国道事務所・浜田河川国道事務所、西日本高速道路株式会社中国支社）

オ 道路運送事業に係る高度情報化の推進

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: Public Transportation Priority Systems）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。

（中国運輸局 島根運輸支局、中国地方整備局 松江国道事務所・浜田河川国道事務所、県警察交通規制課）

（11） 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 公共交通機関の利用促進

地方公共団体が中心となって、住民や交通事業者等の幅広い関係者と共同で地域公共交通計画を策定した上で、利用促進を含めた公共交通機関の確保・維持・改善の取組を推進します。加えて、観光や福祉等の幅広い地域の関係者の連携と協働を推進し、地域交通のり・デザインを全面展開することで、公共交通機関の利用促進につなげます。

具体的には、道路交通混雑が著しい一部の道路について、バス専用・優先レーンの設定、ハイグレードバス停やPTPSの整備、パークアンドバスライドやコミュニティバスの導入等のバスの利用促進を図るための施策を推進します。

また、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、MaaS等による交通サービスの高度化やEBPM等データ活用、サービス業務改革等のベストプラクティス創出と標準化及び横展開を進める地域交通DXを推進することで、利用者の利便性の向上を図り、公共交通機関の利用を促進します。

そして、鉄道・バス事業者による運行頻度・運行時間の見直し、乗り継ぎ改善等によるシームレスな公共交通の実現を促すこと等により、利用者の利便性の向上を図り、

利用を促進します。

(県交通対策課、県環境政策課、県警察交通規制課)

イ 貨物自動車利用の効率化

効率的な貨物自動車利用を促進するため、共同輸配送による貨物自動車の積載率の向上、置き配や宅配ボックスの活用による宅配便の再配達削減に資する取組等により、物流の効率化を推進します。

(県交通対策課、県環境政策課)

(12) 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おそ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高速自動車国道等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を推進します。

高速自動車国道等の道路網の整備、一般道の防災課題解消などを推進し、災害に強い道路ネットワークを構築します。

(中国地方整備局 松江国道事務所・浜田河川国道事務所、県道路維持課、県道路建設課、県高速道路推進課)

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、交通管制センターの高度化と機能の分散化、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信号機、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。

(中国地方整備局 松江国道事務所・浜田河川国道事務所、県警察交通規制課)

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。

あわせて、災害発生時における混乱を最小限に抑える観点から、交通量等が一定の条件を満たす場合において安全かつ円滑な道路交通を確保できる環状交差点の活用を図ります。

(中国地方整備局 松江国道事務所・浜田河川国道事務所、県道路維持課、県警察交通規制課)

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、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。

また、災害発生時には、警察や道路管理者が保有する自動車走行履歴（プローブ）情報や民間事業者が保有するプローブ情報から運行実績情報を生成することにより交通情報の提供を推進します。

（中国地方整備局 松江国道事務所・浜田河川国道事務所、県道路維持課、県警察交通規制課、西日本高速道路株式会社中国支社）

（13） 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、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。

また、駐車許可等の制度を適切に運用するとともに、駐車許可証等を受けた車両に対して、横断歩道の前後5メートル以内等、法定の道路の部分については、交通の安全性等の観点から駐車等が禁止されていることの周知徹底を図ります。

（県警察交通規制課）

イ 違法駐車対策の推進

（ア） 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ある取締りを推進します。

（イ） 運転者の責任を迫及できない放置車両については、当該車両の使用者に対する放置違反金納付命令及び繰り返し放置違反金納付命令を受けた使用者に対する使用制限命令の積極的な活用を図り、使用者責任を追求します。他方、交通事故の原因となった違反や常習的な違反等悪質な駐車違反については、運転者の責任追求を徹底します。

（県警察交通指導課）

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等に関し、県民への積極的な広報啓発活動を行うとともに関係機関・団体、地域交通安全活動推進委員と連携して、住民の理解と協力を得ながら、違法駐車を排除する気運の醸成・高揚を図ります。

（県警察交通企画課）

（14） 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県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に努めます。

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、光ビーコン、交通監視カメラ、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・提供体制の充実に努めるとともに、交通管制エリアの拡大等の交通管制システムの充実・高度化を図るほか、全国の交通規制情報のデータベース化を推進します。

さらに、自動運転の実用化に資する交通環境の構築のため、交通情報収集・交通情報収集提供装置等の交通管制及び信号機の情報化に資する事業を推進します。

（中国地方整備局 松江国道事務所・浜田河川国道事務所、県道路維持課、県警察交通規制課）

イ 高度交通システム（ITS）を活用した道路交通情報の高度化

高度交通システム (ITS) の一環として、運転者に渋滞状況等の道路交通情報を提供する VICS や ETC2.0 の整備・拡充を積極的に図るとともに、ETC2.0 対応カーナビ及び ETC2.0 車載器を活用し、ETC のほか渋滞回避支援や安全運転支援、災害時の支援に関する情報提供を行う ETC2.0 サービスにより情報提供の高度化を図り、交通分散による交通渋滞を解消し、交通の安全と円滑化を推進します。

(中国地方整備局 松江国道事務所・浜田河川国道事務所、県警察交通規制課)

ウ 適正な道路交通情報提供事業の促進

予測交通情報を提供する事業者に対する指導・監督等により、民間事業者による正確かつ適切な道路情報の提供を促進します。

(中国地方整備局 松江国道事務所・浜田河川国道事務所、県警察交通規制課)

エ 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、ルート番号等を用いた案内標識の設置を推進するとともに、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。

外国人の交通安全対策を推進するため、外国人運転者の交通事故多発箇所等において、英語表記等の看板による注意喚起等の取組を強化します。

(中国地方整備局 松江国道事務所・浜田河川国道事務所、県道路維持課、県警察交通規制課)

(15) 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。

不法占用物件等を一扫するため、「道路ふれあい月間」等を中心に、沿線住民を始めとする道路利用者に対し、啓発活動を積極的に行います。

(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。

さらに、掘り返しを防止する抜本的対策として共同溝等の整備を推進します。

(中国地方整備局 松江国道事務所・浜田河川国道事務所、県道路維持課、県警察交通規制課)

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積極的に推進します。

(中国地方整備局 松江国道事務所・浜田河川国道事務所、県道路維持課)

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、欠陥又は異常

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。

（中国地方整備局 松江国道事務所・浜田河川国道事務所、県道路維持課）

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、積雪寒冷特別地域においては、冬期の安全な道路交通を確保するため、信号灯器の縦型化、信号機付加の押ボタンのソフトタッチ式改良等を推進するとともに、積雪・凍結路面对策として予防的・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。

（中国地方整備局 松江国道事務所・浜田河川国道事務所、県道路維持課、県警察交通規制課）

2 交通安全思想の普及徹底

- 交通安全の推進には、県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する必要があります。
- 交通安全は、県民一人一人の安全意識により支えられることから、交通安全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、県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、過去 5 年の高齢者が関わる交通死亡事故は、7 割を超える年もあり、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ための啓発活動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【重点事項】

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、高齢化が進行する中で、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活動を推進します。

特に、自転車事故が最も多くなる年代となる中学生・高校生等に対して、ヘルメットの着用促進等の交通安全教育を強化する必要があります。

また、急速な技術の進展、自動運転社会の進展、新たなモビリティ等の道路交通の変化等に応じて、新たに設けられたルールを的確に理解し、着実に守ることが重要であるため、生涯を通じた交通安全教育を行う必要があります。

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等においては、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捉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、遊びによる育成の一環として、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等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等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。

(県青少年家庭課、県子ども・子育て支援課、県教委学校教育課、県警察交通企画課)

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、特別活動等学校の教育活動全体を通じて、安全な歩行の仕方、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。

このため、自転車の安全な利用等も含め、安全な通学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。

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を開催します。

さらに、交通ボランティアによ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。

(県教委学校教育課、県警察交通企画課)

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、特別活動等学校の教育活動全体を通じて、安全な歩行の仕方、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、自転車事故における加害者の責任、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。

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、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。

(県教委学校教育課、県警察交通企画課)

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十分に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、総合的な探求の時間、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、運転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、通学等の理由により在学中に二輪車等を必要とする生徒がいることも考慮しつつ、安全運転に関する意識の向上及び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。

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、教職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。

このほか、令和8年4月から、いわゆる早生まれの高校生についても高校卒業までの運転免許試験の受験を可能とするため、普通仮免許と準中型仮免許の取得可能年齢が17歳6か月に引き下げられます。こうした制度改正について周知を図るとともに、運転免許自体の取得可能年齢は引き続き18歳以上であることから、仮運転免許期間中の違法な運転や交通事故を防止するため、警察と学校、自動車教習所、関係機関が連携し、交通安全教育を行います。

(県青少年家庭課、県教委学校教育課、県警察交通企画課、県警察運転免許課)

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運転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、大学生等に対する自転車の安全な利用を始めとする交通安全教育の充実に努めます。その際、運転免許を取らない若者の増加に鑑み、運転免許を持たない若者や成人についてもSNS等を利用するなど、積極的に交通安全について学ぶ機会を設けるよう努めます。

運転免許取得時の教育は、自動車教習所における教習が中心となることから、教習水準の一層の向上に努めます。

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、安全運転に必要な知識及び技能、特に危険予測・回避の能力の向上、交通事故被害者等の心情等交通事故の悲惨さに対する理解及び交通安全意識・交通マナーの向上を目標とし、公安委員会が行う各種講習、自動車教習所及び事業所の安全運転管理の一環として安全運転管理者、運行管理者等が行う交通安全教育を中心として行います。

自動車の使用者は、安全運転管理者、運行管理者等を法定講習、指導者向けの研修会等へ積極的に参加させ、事業所における自主的な安全運転管理の活発化に努めます。

また、公民館等の社会教育施設における社会人を対象とした学級・講座等において自転車、特定小型原動機付自転車の安全利用を含む交通安全教育の促進を図るなど、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、特定小型原動機付自転車や二輪車・自動車の交通事故・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ます。

(県総務課、県教委社会教育課、県警察交通企画課、県警察運転免許課)

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や、運転者側から見た歩行者や自転車の危険行動を理解させるとともに、自ら納得して安全な交通行動を実践することができるよう必要な実践的スキル及び交通ルール等の知識を習得することを目標とします。

本県における交通事故のうち高齢者が関与しているものの割合は増加傾向にあり、令和7年は4割を超えており、高齢者に対する交通安全教育を充実させる必要があります。

- (ア) 高齢者に対する交通安全教育を推進するため、高齢者に対する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、各種教育教材を活用した参加・体験・実践型の交通安全教育を積極的に推進します。

全国的に、歩行者横断中の交通死亡事故における法令違反別では、高齢者は高齢者以外と比較して「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、高齢者の交通安全教室等を開催するとともに、高齢者に対する社会教育活動の場面、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。

特に、運転免許を持たないなど、交通安全教育を受ける機会のなかった高齢者を中心に、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、家庭訪問による個別指導や見守り活動等の高齢者と日常的に接する機会を利用した助言等により、高齢者の移動の安全が地域全体で確保されるよう努めます。

この場合、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、こうした取組について、交通安全教育等の効果検証を行い、地域全体で高齢歩行者を交通事故から守る取組を推進します。

- (ウ) 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努めるほか、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、老人クラブ等が関係機関・団体、自動車教習所等と連携して、自主的な交通安全活動を展開し、地域・家庭における交通安全活動の主導的役割を果たすよう努めます。

- (エ) 電動車椅子を利用する高齢者やその家族等に対しては、販売メーカー等と連携して、購入時等における安全利用に向けた指導・助言を徹底するとともに電動車椅子が道路交通上「歩行者」とみなされることを他の交通主体にも広く理解されるよう広報啓発に努めます。

- (オ) 地域における高齢者の安全運転の普及を促進するため、高齢者交通安全リーダー等を対象とした参加・体験・実践型の講習を実施し、高齢者の安全運転に必要な知識の習得とその指導力の向上を図り、高齢者交通安全教育の継続的な推進に努めます。

また、高齢者が安全運転サポート車等に搭載される先進安全技術を体験できる機会をもうけるよう努めます。

さらに、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、県民全体が高齢者を見守り、高齢者に配慮する意識を高めていくことや、地域の見守り活動を通じ、地域が一体となって先進技術も活用しつつ、高齢者の安全確保についても推進します。

(県交通対策課、県高齢者福祉課、県教委社会教育課、県警察交通企画課、県警察運転免許課)

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。

(県障がい福祉課、県警察交通企画課)

ク 外国人に対する交通安全教育等の推進

在留外国人に対する外国人コミュニティや日本語学校等における交通安全教育、外国人を雇用する事業者等による外国人運転者の交通安全教育、観光客等の訪日外国人に対する多言語によるガイドブックやウェブサイト等を活用した日本の交通ルールの周知活動等を推進します。特に、特定技能制度等により国内で働く外国人運転者に対しては、雇用者や関係機関等による交通安全教育を充実させます。

外国人に対する交通安全教育に当たっては、自動車の左側通行、赤信号での右左折禁止、一時停止標識等、自国の交通ルール等との違いを踏まえ、日本の交通ルール等の理解・徹底を図ります。

また、訪日外国人を始めとする外国人の交通ルールの遵守を図るため、レンタカー事業者等と連携した多言語対応の広報啓発を推進します。

加えて、外国人の交通安全意識を醸成するため、地域の交通安全活動に、外国人コミュニティや居住する外国人の参加を促し、その取組を支援する活動を推進します。

(県交通対策課、県警察交通企画課、県警察運転免許課)

(2) 効果的な交通安全教育の推進

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、その必要性を理解できるようにするため、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、情報を共有し、用いる資機材の貸与、講師の派遣及び情報の提供を行うなど、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、受講者の年齢や情報リテラシー、道路交通への参加の態様に応じた交通安全教育指導者の養成・確保、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、着実に教育を推進するよう努めます。

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、利用する教材等を見直し、社会やライフスタイルの変化、情報通信技術の進展を踏まえ、新たな手法等も活用し、効果的な交通安全教育に努めます。

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。

(県交通対策課、県環境政策課、県子ども・子育て支援課、県高齢者福祉課、県教委学校教育課、県警察交通企画課)

(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進

ア 交通安全県民運動の推進

県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、県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県民運動として、島根県交通安全対策協議会をはじめ、県・市町村・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、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、夕暮れ時から夜間における交通事故防止、高齢者やこどもの交通事故防止、飲酒運転の根絶等、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、交通安全に対する県民の意識の向上を図り、県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とともに、春及び秋の全国交通安全運動期間中に「交通事故死ゼロを目指す日」を設定し、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。

さらに、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します。

このほか、全国交通安全運動推進の集い、交通安全県民大会の開催など、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。

(県交通対策課)

イ 歩行者の安全確保【重点事項】

(ア) 横断歩行者

信号機のない横断歩道での交通死亡事故では、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、交通安全教育や交通指導取締り等を推進します。

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その信号に従うといった交通ルールの遵守及び信号機のない場所で横断するときは手をあげるなど、運転者に対して横断する意思を明確に伝える必要があることや、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といった、歩行者が自らの安全を守るための交通行動を促す交通安全教育等を推進します。

また、歩行者の危険な違反を認知した場合、警察官による積極的な指導と是正を行い、遵法意識の向上を図ります。

さらに、高齢の歩行者は、加齢に伴う歩行速度の低下により横断に時間を要するため交通事故の危険性が高まることを踏まえ、横断時の交通事故防止のための交通安全教育を推進するとともに、運転者に対して、このような高齢者の行動特性について注意喚起を行います。

(イ) 反射材用品の普及促進

薄暮の時間帯から夜間における歩行者及び自転車利用者の交通事故防止に効果が期待できる反射材用品等の普及を図るため、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、反射材用品等の視認効果、使用方法等について理解を深めるため、参加・体験・実践型の交通安全教育を推進します。

反射材用品等の普及に当たっては、明るい目立つ衣類等の着用に加え、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、適切な反射性能を有する製品の情報提供に努めます。

(県交通対策課、県警交通企画課、県警交通指導課)

ウ 自転車の安全利用の推進【重点事項】

(ア) 自転車の安全対策の強化

自転車が道路を通行する場合は、車両としてのルールを遵守するとともに、交通マナーを実践しなければならないことを理解するための交通安全教育等を強化します。

令和6年11月に施行された、自転車の「ながらスマホ」の罰則強化、酒気帯び運転の罰則対象化に関する広報啓発を推進するほか、交通事故防止のための基本的な交通ルールの理解等を徹底する取組を推進します。

また、令和8年4月から交通反則通告制度（いわゆる「青切符」）が施行されることを踏まえ、次のとおり自転車の安全対策を強化します。

○全ての自転車利用者に対する乗車用ヘルメット着用の努力義務化を内容とする道

路交通法の一部を改正する法律（令和４年法律第３２号）の施行を踏まえ改めて示された「自転車安全利用五則」（令和４年１１月１日中央交通安全対策会議交通対策本部決定）を活用するなどにより、自転車乗車時の頭部保護の重要性や、全ての年齢層の自転車利用者に対する乗車用ヘルメットの着用を始めとした交通ルール・マナーについての広報啓発、交通安全教育等の充実を図ります。

- 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、自転車利用者に歩行者優先の意識を根付かせるための交通安全教育を推進するとともに、関係事業者の協力を得つつ、自転車の点検整備や加害者になった場合への備えとして損害賠償責任保険等への加入促進等の広報啓発を推進します。
- 自転車に同乗する幼児の安全を確保するため、保護者に対して幼児の同乗が運転操作に与える影響等を体感できる参加・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用自転車の普及を促進するとともに、シートベルトを備えている幼児用座席に幼児を乗せるときは、シートベルトを着用させるよう広報啓発活動を推進します。
- 高校等と連携した自転車通学時のヘルメット着用促進等による着用率の向上適用を図るとともに、県や市町村によるヘルメット着用の取組を推進します。
- 高齢者に対して、加齢に伴う身体機能低下の自覚とそれに応じた安全運転を促すとともに、自転車が運転免許証の返納後の交通手段となり得ることを視野に入れた教育を推進します。
- 自転車を用いた配達業務中の交通事故を防止するため、関係事業者等に対する交通安全対策の働きかけ、自転車配達員への街頭における指導啓発、飲食店等を通じた配達員への交通ルール遵守の呼び掛け等を推進します。
- 夕暮れ時から夜間における自転車事故を防止するため、灯火点灯の徹底と、反射材用品等の取付けの促進により、自転車の被視認性の向上を図ります。
- 駆動補助機付自転車及び普通自転車の型式認定制度及び安全基準適合品の利用を促進します。
- 電動アシスト自転車の事故状況の分析や、車両特性を踏まえた注意喚起を推進します。
- 自転車運転者講習制度を適切に運用し、自転車利用者のルールに対する遵法意識を醸成します。
- 交通反則通告制度についての広報啓発を推進します。

(イ) 自転車の交通安全教育の推進

自転車の交通安全教育は、心身の発達状況や利用目的等のライフステージに応じて、自転車の安全・安心な運転に必要な事項を習得することができるよう、教育内容をまとめて策定された「自転車の交通安全教育ガイドライン」を踏まえ、民間事業者や団体、自治体、家庭、学校等の様々な教育主体が、それぞれの持つ教育機会に応じた交通安全教育を推進します。

警察は、自転車の交通安全教育について優れた取組を行っている民間事業者等をウェブサイト上に公開することで、自転車の交通安全教育の実施主体（供給側）と、交通安全教育を受けようとする者（需要側）とのマッチングを促進し、民間事業者等による自転車の交通安全教育の充実化を図ります。

（県交通対策課、県教委学校教育課、県警察交通企画課、県警察交通指導課）

エ 自動車（二輪車を含む。）の安全運転の推進【重点事項】

(ア) 妨害運転（あおり運転）防止に向けた広報啓発活動の推進

妨害運転を防止するため、その罰則の重さを認識するとともに、自動車の運転者が全ての交通参加者に対し、思いやりと譲り合いの気持ちを持った運転を行うことが必要であること、妨害運転を受けた場合には、安全な場所に避難し車外に出ることなく 110 番通報するなどの対応、ドライブレコーダーが被害を受けたことの認

定に役立ち、かつ、被害抑止にもつながること等について、SNSを含めたインターネット、広報誌等の各種媒体、交通情報板、各種交通安全イベントや交通安全教室等の場を効果的に活用するなど広報啓発活動を推進します。

(イ) 飲酒運転根絶に向けた交通安全教育及び広報啓発活動等の推進

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の交通安全教育や広報啓発を引き続き推進するとともに、関係機関・団体、事業所等が一体となった飲酒運転根絶署名活動等、飲酒運転の根絶の機運醸成を促す取組の展開を推進します。

交通ボランティアや安全運転管理者、運行管理者、酒類製造・販売業者、酒類提供飲食店、駐車場関係者等と連携してハンドルキーパー運動の普及啓発等、地域、職域等における飲酒運転根絶の取組を更に進め、「飲酒運転を絶対にしない、させない」という県民の規範意識の更なる向上を図ります。

全国的に、特に若年運転者層は、他の年齢層に比較して飲酒運転における交通死亡事故率が高いなどの特性を有していることから、若年運転者層を始め、対象に応じたきめ細かな広報啓発を関係機関が連携して推進します。

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。

さらに、各自治体で取り組んでいる飲酒運転根絶に向けた施策については、他の地域における施策実施に当たっての参考となるよう、積極的な情報共有を図ります。

(ウ) 「ながらスマホ」対策の強化

全国的に自動車運転中の携帯電話使用等による交通死亡・重傷事故が増加している状況に鑑み、「ながらスマホ」について、道路交通法で禁止されていること、及びその危険性や交通事故実態等について広報啓発を推進するほか、関係事業者等や安全運転管理者による教育の徹底を推進します。

また、「ながらスマホ」の危険性を実感できる交通安全教育を推進します。

(エ) 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

シートベルトの着用効果及び正しいシートベルト着用方法について理解を求め、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を図るための広報啓発を推進します。特に、後部座席のシートベルトについて、着用率の向上を図るため、非着用時の致死率は、着用時と比較して格段に高くなることを引き続き周知することや、バス・タクシーにおいては運転者から旅客に対し着用を促す働きかけをすること、関係機関・団体等との協力の下、衝突実験映像やシートベルトの着用効果体験できる装置を用いた参加・体験・実践型の交通安全教育を推進するほか、あらゆる機会・媒体を通じて全席におけるシートベルト着用徹底の普及啓発活動を展開します。妊婦やそのパートナーに対して、シートベルトの正しい着用が交通事故の被害から母体や胎児を守ることにについて広報啓発を推進します。

(オ) 児童を含むチャイルドシートの正しい使用の徹底

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、理解を深めるための広報啓発・指導を推進し、正しい使用の徹底を図るとともに、市町村、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促進します。

また、6歳以上であっても、体格等の事情により、シートベルトを適切に着用させることができない場合にはチャイルドシートを使用させることが望ましいことについての理解、普及及びその実践を呼び掛けるなど、広報啓発を強化し、適切なチャイルドシートの使用の定着化を図ります。

チャイルドシートの使用効果と正しい使用方法について、不適正使用時の致死率は、適正使用時と比較して格段に高くなることを注意喚起し、幼稚園・保育所・認

定こども園、病院、販売店等と連携した保護者に対する効果的な広報啓発・指導を推進し、特に、比較的年齢の高い幼児の保護者に対し、その取組を強化します。

さらに、取り付ける際の誤使用の防止や、側面衝突時の安全確保等の要件を定めた新基準（i-Size）に対応したチャイルドシートの普及促進を行います。

(カ) 高速自動車国道における法定速度の引上げと逆走防止

令和6年4月に、高速自動車国道における大型貨物自動車等の法定速度が80キロメートル毎時から90キロメートル毎時に引き上げられたことに関し、大型貨物自動車等に限らない、幅広いドライバーに対して、車種別の最高速度や通行帯等に係る交通ルールの遵守等の重要性について広報啓発を図ります。

また、高速自動車国道等における逆走事故・事案の防止のため、関係機関において広報啓発を進めます。

(キ) 二輪車乗車中のヘルメット及びプロテクターの正しい着用方法の周知徹底の推進

二輪車乗車中の死者の損傷部位は頭部が最も多く、次いで胸部となっており、二輪車運転者の被害軽減を図るため、顎紐をしっかり締めるなどヘルメットの正しい着用とプロテクターの着用について、関係機関・団体と連携した広報啓発活動を推進するなど、頭部と胸部等保護の重要性について理解増進に努めます。

(ク) トラクターの交通事故防止対策の促進

乗用型トラクターの交通事故を防止するため、作業機を装着・けん引した状態で道路を走行する際の灯火器等の設置、キャビン・フレームの装備、シートベルトの着用等について周知を図ります。

(ケ) 先進技術に関する正しい理解の促進

縦・横方向の運転補助機能（DriverControlAssistanceSystem）や自動運転等の先進技術について、ユーザーが過信することなく使用してもらえるような情報を始め、自動車アセスメント情報や、安全装置の有効性、ドライブレコーダーの普及啓発、自動車の正しい使い方、点検整備の方法、交通事故の概況等に係る情報を総合的な安全情報として取りまとめ、受け手に応じ適時・適切に届けることや、交通安全教育を推進することにより、関係者の交通安全に関する意識を高めます。

（県交通対策課、県警察交通企画課）

オ 新しい小型モビリティの安全対策【重点事項】

(ア) 特定小型原動機付自転車の安全利用の推進

特定小型原動機付自転車について、6キロメートル毎時の速度を超えて加速することができない構造であること等の基準を満たす特例特定小型原動機付自転車が一定の要件を満たす場合にのみ歩道通行が可能であり、それ以外の場合は歩道通行が禁止されていること、車道における左側通行の徹底、車両用信号の遵守と停止線での停止の徹底、飲酒運転の禁止といった基本的な交通ルールや自己を守るためにヘルメットの着用が効果的であること等について、関係事業者と連携して利用者に対して周知徹底を図るとともに、若い世代を中心に様々な機会を利用し安全教育を進めます。

また、関係事業者が取り組むべき交通安全対策について定めた「特定小型原動機付自転車の安全な利用を促進するための関係事業者ガイドライン」に基づく安全対策を推進します。

(イ) ペダル付き電動バイクの安全対策の推進

ペダル付き電動バイクについては、電動アシスト自転車ではなく、一般原動機付自転車又は自動車に該当し、道路を通行させるにはナンバープレートを取得し、車体に表示しなければならないほか、その運転には運転免許が必要であり、乗車用ヘルメットを着用しなければならないなど、一般原動機付自転車等に適用される交通ルールを遵守する必要があることについて、関係機関、販売事業者等と連携して、周知を図ります。

また、ペダル付き電動バイクの安全な利用を確保するため、販売事業者が販売時に販売するペダル付き電動バイク等の電動モビリティの車両区分を明示することや飲食物等の配送業務を委託する事業者において、配達員がペダル付き電動バイク等の電動モビリティを配送業務に使用しようとする場合に正確な車両区分を登録させること等、「自動車又は一般原動機付自転車に該当するペダル付き電動バイク及びキックボード様の立ち乗り型電動車の交通事故を防止するための関係事業者ガイドライン」に基づき関係事業者が取り組むべき交通安全対策の推進を図ります。

(県交通対策課、県警察交通企画課)

カ その他

(ア) 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、県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、雑誌、ポスター、SNSを含めたインターネット、街頭ビジョン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上がる広報を次の方法により行います。

- 交通安全に果たす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、市町村、町内会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、こども、高齢者等を交通事故から守るとともに、シートベルトの着用とチャイルドシートの正しい使用、「ながらスマホ」の危険性の周知、飲酒運転・妨害運転等の悪質・危険な運転の根絶気運の高揚を図ります。
- 通学で自転車を利用する機会の多い中学生・高校生や特定小型原動機付自転車を利用する若い世代を中心に、SNSを活用するなどし、自転車や特定小型原動機付自転車の交通ルールについて、分かりやすく、かつ、効果のある広報啓発活動を推進します。
- 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、市町村や交通安全推進団体・機関に対するタイムリーな情報提供を行います。
- 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。

(イ) その他の啓発活動の推進

- 高齢者の交通事故防止に関する意識を高めるため、高齢者の歩行中や自転車乗用中の事故実態の広報を積極的に行います。
- 平成28年以降、10年間の歩行中の交通事故死者のうち、6割以上が夜間に発生しています。夕暮れ時から夜間にかけて重大事故が多く発生していることから、夜間の重大事故の主原因となっている最高速度違反、飲酒運転等による事故実態・危険性等を広く周知し、これら違反の防止を図ります。

また、自動車及び自転車の前照灯の早期点灯、対向車や先行車がない状況におけるハイビームの使用や、歩行者及び自転車利用者の反射材着用による被視認性の向上について、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。

- 交通事故の発生状況を認識し、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、インターネット等各種広報媒体を通じて事故データ、事故多発地点等に関する情報の提供・発信に努めます。

(県交通対策課、県警察交通企画課)

(4) 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進【重点事項】

交通安全を目的とする民間団体や交通ボランティア等については、交通安全指導者の養成等の事業及び諸行事に対する援助並びに交通安全に必要な資料の提供活動を充実するなど、その主体的かつ継続的な活動を促進します。

また、地域団体、自動車関連団体等については、それぞれの立場に応じた交通安全活動が効果的かつ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掛けを行います。そのため島根県交通安全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、県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市町村の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。

交通安全活動の重要な担い手である民間団体について、継続的な活動を確保するために、これらの支援を推進します。

(県交通対策課、県警察交通企画課)

(5) 地域における交通安全活動への参加・協働の推進【重点事項】

交通安全は、県民のみにとどまらず、県内を訪れ、関わりを有する通勤・通学者も含め交通社会の一員であるという当事者意識を持つよう意識改革を促していきます。

このため、交通安全意識の普及徹底に当たっては、行政、民間団体、企業等と県民が協働し、それぞれの地域に応じた身近な活動を推進します。

(県交通対策課、県警察交通企画課)

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、これから運転免許を取得しようとする者までを含めた運転者教育等の充実に努めます。

特に高齢運転者に対しては、運転免許証の更新時における高齢者講習、認知機能検査及び運転技能検査を適切に実施するとともに、受講者等の交通事故を分析し、その結果を踏まえて実施課題の見直しを行うなど、高齢者の交通事故を防止するための新たな対策を講じていきます。

- 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、障がい者やこどもを始めとする歩行者や自転車に対する保護意識の向上を図ります。
- 企業・事業所等が交通安全に果たすべき役割と責任を重視し、企業等の自主的な安全運転管理対策の推進及び自動車運送事業者の安全対策の充実に努めるとともに、交通労働災害の防止等を図るための取組を進めます。
- 道路交通の安全に影響を及ぼす自然現象等に関する適時・適切な情報提供を実施するため、道路交通に関連する総合的な情報提供の充実に努めます。

(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、運転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

(ア) 自動車教習所における教習の充実

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、教習内容及び技法の充実を図るなど、教習水準の向上に努めます。

(イ) 取得時講習の充実

運転免許を取得しようとする者に対する取得時講習の充実に努めます。

(県警察運転免許課)

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。

特に、飲酒運転を根絶するという観点から、飲酒運転違反者に対する取消処分者講習の内容の充実に努めます。

また、自動車教習所については、既に運転免許を取得した者に対する再教育も実施するなど、地域の交通安全教育センターとしての機能の充実に促進します。

(県警察運転免許課)

ウ 妨害運転等の悪質・危険な運転者に対する処分者講習での再教育

運転適性検査により、受講者の運転特性を診断した上で、必要な個別的指導等を実施し、悪質・危険な運転特性の矯正を図ります。

(県警察運転免許課)

エ 二輪車安全運転対策の推進

取得時講習のほか、二輪車安全運転講習及び原付安全運転講習を推進し、二輪車の二人乗りについての知識・技能の向上、乗車時のヘルメットの正しい着用と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に努めます。

また、自動車教習所の教習施設及び体制の整備等を促進し、二輪車運転者に対する教育の充実強化に努めます。

(県警察交通企画課、県警察運転免許課)

オ 高齢運転者対策の充実【重点事項】

(ア) 高齢者に対する教育の充実

高齢者講習の効果的実施、更新時講習における高齢者学級の拡充等に努めます。

特に、認知機能検査に基づく高齢者講習においては、運転技能に着目したきめ細かな講習を実施するとともに、高速道路における逆走防止や運転支援機能を始めとする技術とその限界、技術の進展の状況について教育を行うなど、効果的かつ効率的な教育に努めます。

(イ) 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、臨時適性検査の確実な実施により、安全な運転に支障のある者については、運転免許の取消等の適切な行政処分を行います。

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。

(ウ) 運転技能検査の適切な実施

75歳以上で一定の違反歴がある高齢運転者に対する運転技能検査について、一時停止等を実施する課題を通して運転技能を適切に評価するとともに、その結果を踏まえた交通事故防止に資する安全指導を実施します。

(エ) 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、高齢運転者に対する高齢者マークの表示の促進を図るとともに、他の年齢層に対しても、高齢運転者の特性を理解し、高齢者マークを表示した車両に対する保護意識の向上に努めます。

(県警察交通企画課、県警察運転免許課)

(オ) 高齢者支援施策の推進

高齢者を始めとする地域住民の移動手段の確保に向け、住民や交通事業者等の幅広い関係者が共同で地域公共交通計画を策定した上で、利用促進を含めた公共交通機関の確保・維持・改善の取組を推進します。

加えて、観光や福祉等の幅広い地域の関係者の連携と協働を推進し、地域交通のリ・デザインを全面的に展開することで、公共交通機関の利用促進につなげます。

また、公共・日本版ライドシェア等の普及などを通じて、「交通空白」の解消に取り組めます。

さらに、関係機関が連携し、運転経歴証明書制度の周知を図るなど、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。

(県交通対策課、県警察交通企画課、県警察運転免許課)

カ 外国人運転者対策の強化

外国人の運転免許保有者が増加する中、既に実施されている運転免許学科試験の多言語化に加え、運転免許更新時における多言語の教材の活用等により、外国人運転者に対する交通安全教育を充実するとともに、外国人運転者による交通事故や交通違反の取扱い時における出入国在留管理庁との連携を強化します。

また、いわゆる、「外免切替」制度について、令和7年10月に改正された新たな制度を厳格に適用するとともに、更なる外国人運転者による適正な運転の確保のための取組を進めます。

(県警察交通企画課、県警察交通指導課、県警察運転免許課)

キ 自動車安全運転センターの業務の充実

運転経歴・交通事故の証明、累積点数の通知業務等を的確に行うとともに、運転者の安全意識向上のためのSDカードの普及を促進します。

また、安全運転中央研修所における各種の訓練施設を活用した交通安全教育の紹介を行い、利用促進を図ります。

(県警察交通企画課、県警察運転免許課)

ク 自動車運転代行業の指導育成等

自動車運転代行業の業務の適正な運営を確保し、交通の安全及び利用者の保護を図るため、自動車運転代行業者に対し立入検査等を行うほか、無認定営業、損害賠償措置義務違反、無免許運転等の違法行為の厳正な取締りを実施します。

(県交通対策課、県警察交通企画課、県警察交通指導課)

ケ 自動車運送事業等に従事する運転者に対する適性診断の充実

運行管理者一般講習や事業者に対する監査等の機会を捉えて適性診断の受診を徹底するとともに、診断結果に基づく適切な指導を行います。

(中国運輸局 島根運輸支局)

コ 危険な運転者の早期排除

仮停止又は準仮停止制度を積極的に運用し、迅速かつ適正な行政処分により危険な運転者を道路交通の場から早期に排除します。

また、自動車等の安全な運転に支障を及ぼすおそれがある病気等にかかっていると疑われる者に対する臨時適性検査等の迅速・的確な実施に努めるなど、危険な運転者の早期排除を図ります。

(県警察運転免許課)

(2) 運転免許制度の改善

運転免許更新手続きの簡素化の推進により、県民の負担の軽減を図るとともに、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、さらに運転免許センターにおける障がい者等のための設備・資機材の整備及び安全運転相談活動の充実を図ります。

令和7年3月に運用を開始した運転免許証とマイナンバーカードの一体化（以下「マイナ免許証」という。）について、マイナンバーカードとの一体化手続、住所変更ワン

ストップサービス、住所地以外での迅速な経由地更新及びオンラインによる更新時講習の円滑な運用に努めるとともに、これらマイナ免許証のメリット等に関する情報の周知により、利便性のある行政サービスの充実を図ります。

(県警察運転免許課)

(3) 自動運転等の安全の確保と支援【重点事項】

ア 特定自動運行許可制度の適正かつ円滑な運用等

特定自動運行の許可に係る審査内容や手続等の明確化等の取組、特定自動運行実施者に対する立入検査の実施等により、特定自動運行許可制度の適正かつ円滑な運用を図ります。

また、安全で円滑な公道実証試験のため、ガイドラインや道路使用許可制度の適正な運用と事業者に対する周知を図ります。

イ 遠隔操作型小型車の安全な運行の支援

遠隔操作型小型車の届出制度の周知や使用者に対する立入検査の実施等により、道路における危険を防止するとともに届出制度の適正かつ円滑な運用を図ります。

また、遠隔操作型小型車の安全で円滑な公道実証実験のため、道路使用許可の適正な運用と事業者に対する周知を図ります。

(県警察交通企画課、県交通対策課)

(4) 安全運転管理の推進【重点事項】

安全運転管理者及び副安全運転管理者（以下「安全運転管理者等」という。）に対する講習の充実等により、これらの者の資質及び安全意識の向上を図るとともに、令和5年12月から実施されることとなった安全運転管理者による運転者に対する運転前後におけるアルコール検知器を用いた酒気帯びの有無の確認等の義務化が確実に履行され、また、交通安全教育指針に基づいた交通安全教育が適切に行われるよう安全運転管理者等を指導します。

また、安全運転管理者等による若年運転者対策及び貨物自動車の安全対策の一層の充実を図るとともに、安全運転管理者等の未選任事業所の一掃を図り、安全運転管理業務が確実に実施されるよう、指導を行います。

さらに、事業活動に関してなされた道路交通法違反等についての使用者等への通報制度を十分活用するとともに、使用者・安全運転管理者等による下命・容認違反等については、使用者等の責任追及を徹底し、適正な運転管理を図ります。

事業活動に伴う交通事故防止を更に促進するため、ドライブレコーダー、デジタル式運行記録計等（以下「ドライブレコーダー等」という。）の安全運転の確保に資する車載機器の普及促進に努めるとともに、ドライブレコーダー等によって得られた映像を元に、身近な道路に潜む危険や、日頃の運転行動の問題点等の自覚を促す交通安全教育や安全運転管理への活用方法について周知を図ります。

(県警察交通企画課、県警察交通指導課)

(5) 事業用自動車の安全プラン等に基づく安全対策の推進【重点事項】

事業用自動車の交通事故死者数・重傷者数・人身事故件数・飲酒運転件数の削減等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。

ア 運輸安全マネジメント等を通じた安全体質の確立

事業者の安全管理体制の構築・改善状況を国が確認する運輸安全マネジメント評価を行います。運輸安全マネジメント評価にて、事業者によるコンプライアンスを徹底・遵守する意識付けの取組を的確に確認します。

自動車運送事業等の運行管理者に対する指導講習については、自動車運送事業等の安全を確保するため、事業者に対し、運行管理者に受講させるよう義務付けるととも

に、受講の環境を整えるため、講習実施の認定基準を明確化したところであり、引き続き、講習の実施者への民間参入を促進します。

また、事業者等の安全意識の高揚を図るため、メールマガジン「事業用自動車安全通信」により、事業者等に事業用自動車による重大事故発生状況、事業用自動車に係る各種安全対策等の情報を引き続き提供します。

イ 運行管理未実施、飲酒運転の根絶

平成 28 年に発生した、軽井沢スキーバス事故のような悲惨な交通事故を二度と起こさないため、輸送の安全に向けた意識の醸成や啓発を新たに継続的に取り組むほか、運行管理未実施、改善基準告示違反や飲酒運転等悪質な法令違反を根絶するため、監査体制の充実等、悪質事業者に対する監査を強力に実施していきます。

点呼時にアルコール検知器を使用した酒気帯びの有無の確認を徹底するよう指導するとともに、飲酒運転を防止するための具体的な取組やアルコールが身体に及ぼす影響等を分かりやすくまとめたほか、アルコール依存傾向の強い運転者に関する症状の把握や治療の必要性について記載した「自動車運送事業者における飲酒運転防止マニュアル」の周知、常習飲酒者に対するスクリーニング検査の普及促進を図り、事業者における飲酒運転ゼロを目指します。

また、薬物使用による運行の根絶に向け啓発を続けます。

さらに「ながらスマホ」、他の車両の通行を妨害し、重大な交通事故にもつながる「あおり運転」といった迷惑運転について、運転者に対する指導・監督を実施するよう、事業者に対し指導を行うとともに、それに資する運転中の運転者の状況を確認できる機器の普及を促進します。

ウ ICT・新技術を活用した安全対策の推進

事業者による交通事故防止の取組を推進するため、ドライバー異常時対応システム等の先進安全自動車（ASV）装置や運行管理に資する機器等の普及促進に努めます。

また、自動車や車載機器等の通信システムにより取得した運転情報や、車両と車載機器、ヘルスケア機器等を連携させた総合的データを活用したシステムの普及を図り、更なる事故の削減を目指します。

エ 少子高齢社会における交通事故の防止対策

事業用自動車の運転者の高齢化、及び高齢者が被害者となる事故の増加を踏まえ、高齢運転者による交通事故防止対策を推進するとともに、運転者不足に伴い外国人材の活用等今まで運送事業において運転業務を行っていない者による運行の増加が一定数見込まれるところ、これらの者による運転業務においても安全運行が確実に行われるための方策を講じていきます。

オ 業態ごとの事故発生傾向、主要な要因等を踏まえた事故防止対策

輸送の安全を図るため、トラック・バス・タクシーの業態毎の特徴的な事故傾向を踏まえた事故防止の取組を現場関係者とも一丸となって実施させるとともに、運転者に対する指導・監督マニュアルを随時見直すとともに、より効果的な指導方法を確立等更なる運転者教育の充実・強化を検討・実施します。

カ 事業用自動車の事故調査委員会の提案を踏まえた対策

社会的影響の大きな事業用自動車の重大事故については、事業用自動車事故調査委員会における事故の背景にある組織的・構造的問題の更なる解明を含めた原因分析、より客観的で質の高い再発防止策の提言を受け、事業者等の関係者が適切に対応し、交通事故の未然防止に向けた取組を促進します。

キ 運転者の健康起因事故防止対策の推進

運転者の疾病により、運転を継続できなくなる健康起因事故を防止するため、「事業用自動車の運転者の健康管理マニュアル」の周知・徹底を図るとともに、中小の事業者への受信費用の補助制度を通して、特定疾患等のスクリーニング検査の普及を図るための方策を検討・実施します。

ク 自動車運輸事業者に対するコンプライアンスの徹底

労働基準法（昭和 22 年法律第 49 号）等の関係法令等の履行及び運行管理の徹底を図るため、飲酒運転等の悪質違反を犯した事業者、重大事故を引き起こした事業者及び新規参入事業者等に対する監査を徹底するとともに、関係機関合同による監査・監督を実施し、不適切な事業者に対しては、厳格化された基準に基づき厳正な処分を行います。

さらに、バス事業における交替運転者の配置、運転者の飲酒・過労等の運行実態を把握するため、空港等のバス発着場を中心とした街頭監査を進めていきます。

また、行政が保有する事業用自動車に関する各種情報の分析機能を強化するため、事業者特性・事故原因等の相関及び傾向を分析し、事故を惹起するおそれの高い事業者等を抽出する「事業用自動車総合安全情報システム」を構築し、効果的・効率的な指導・監督を実施することで、事業用自動車による事故の未然防止を実現するとともに、監査実施体制の充実・強化を図ります。関係行政機関との連携として、相互の連絡会議の開催及び指導監督結果の相互通報制度等の活用により、過労運転に起因する事故等の通報制度の的確な運用と業界指導の徹底を図ります。

また、事業者団体等関係団体による指導として、国が指定した機関である、適正化事業実施機関を通じ、過労運転・過積載の防止等、運行の安全を確保するための指導の徹底を図ります。

ケ 貨物自動車運送事業安全性評価事業の促進

全国貨物自動車運送適正化事業実施機関において、貨物自動車運送事業者について、利用者が安全性の高い事業者を選択することができるようにするとともに、事業者全体の安全性向上に資するものとして実施している「貨物自動車運送事業安全性評価事業」（通称 G マーク事業）を促進します。

また、国、地方公共団体及び民間団体等において、貨物自動車運送を伴う業務を発注する際には、それぞれの業務の範囲内で道路交通の安全を推進するとの観点から、安全性優良事業所（通称 G マーク認定事業所）の認定状況も踏まえつつ、関係者の理解も得ながら該当事業所が積極的に選択されるよう努めます。

コ トラック・物流 G メンによる荷主等への是正指導の強化

貨物自動車運送事業にける長時間労働や過積載運行等の一因となっている、荷主等による違反原因行為を排除するため、トラック・物流 G メンによる荷主等への是正指導を強化し、貨物自動車運送事業における交通安全環境の実現を図ります。

（中国運輸局 島根運輸支局）

(6) 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。

ア 交通労働災害の防止

交通労働災害防止のためのガイドラインの周知徹底を行い、事業場における管理体制の確立、適正な労働時間等の管理及び適正な走行管理、運転者に対する教育、健康管理、交通労働災害防止に対する意識の高揚等を促進します。

また、これらの対策が効果的に実施されるよう関係団体と連携して、交通労働災害防止担当管理者の配置、交通労働災害防止のためのガイドラインに基づく同管理者及び自動車運転業務従事者に対する教育の実施を推進するとともに、労働時間管理適正化指導員による事業場に対する個別指導等を実施します。

イ 運転者の労働条件の適正化

自動車運転者の労働時間、休日、割増賃金、賃金形態等の労働条件の改善を図るため、労働基準法等の関係法令及び「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（平成元年労働省告示第 7 号）の履行を確保するための監督指導を実施するとともに、長時間労働の削減や年次有給休暇の取得促進等の“働き方改革”を進めます。

また、関係行政機関相互の連絡会議の開催及び監査・監督結果の相互通報制度等の活用を図るとともに、必要に応じて合同の監査・監督を実施します。

(島根労働局)

(7) 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、緊急通報・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強化します。

また、危険物運搬車両の交通事故による危険物の漏洩等が発生した場合に、安全かつ迅速に事故処理等を行うため、危険物災害等情報支援システムの活用を図ります。

(県消防総務課、各消防本部)

イ 国際海上コンテナの陸上輸送に係る安全対策

国際海上コンテナの陸上輸送における安全の確保するため、コンテナ内に収納された貨物の品目、重量、梱包等に関する情報の伝達やコンテナロックの確実な実施等を内容とする「国際海上コンテナの陸上における安全輸送ガイドライン」について、連絡会議や関係業界を通じて関係者への周知徹底を図ります。

(中国運輸局 島根運輸支局)

ウ 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、道路利用者提供道路情報提供装置等の整備を推進します。

さらに、気象、地震、津波、火山現象等に関する観測施設を適切に整備・配置し、維持するとともに、防災関係機関等との間の情報の共有や ICT を活用した観測・監視体制の強化を図るものとします。

このほか、広報や講習会等を通じて気象知識の普及や情報の利活用促進に努めます。

(松江地方気象台、中国地方整備局 松江国道事務所・浜田河川国道事務所、県道路維持課)

4 車両の安全性の確保

- 近年、自動車に関する技術の進歩は目覚ましく、様々な先進安全技術の開発・実用化が急激に進み、こうした技術の活用・普及促進により、交通事故の飛躍的な減少が期待できる反面、相次いで発生している高齢運転者による事故やこどもの安全確保も喫緊の課題となっており、先進安全技術の更なる活用・普及促進により着実に交通安全を確保していくことが肝要です。
- 先進安全技術の導入により自動車の構造が複雑化する中、使用過程においてその機能を適切に維持するためには、これまで以上に適切な保守管理が重要となります。特に自動運転技術については、誤作動を起こした場合は事故に直結する可能性が高いことから、その機能を適切に保守管理するための仕組みや体制の整備が求められ、自動車整備事業及び自動車検査の制度においても適切に対応しなければなりません。

(1) 自動車の検査及び点検整備の充実【重点事項】

道路運送車両の保安基準の拡充・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、自動車使用者への立入検査を行うとともに、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。

ア 自動車の検査の充実

近年急速に普及している衝突被害軽減ブレーキ等の先進技術の機能維持を図るために、現在の外観確認やブレーキテスト等の測定器を中心とした検査に加え、車両に搭載された車載式故障診断装置（OBD:On-Board Diagnostics）に記録された不具合の情報を読み取ることによる機能確認を実施するなど、自動車検査の高度化を図ります。

また、道路交通に危険を及ぼす不正改造を防止するため、自動車使用者への立入検査を行うとともに、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。

さらに、指定自動車整備事業（民間車検）制度の適正な運用を図るため、事業者に対する指導監督を強化するとともに、軽自動車の検査については、その実施機関である軽自動車検査協会における検査の効率化と検査体制の充実強化を図ります。

（中国運輸局 島根運輸支局）

イ 自動車点検整備の充実

(ア) 自動車点検整備の推進

自動車ユーザーの保守管理意識を高揚し、点検整備の確実な実施を図るため、「自動車点検整備推進運動」を関係者の協力の下に展開するなど、自動車ユーザーによる保守管理の徹底を強力に促進します。

また、自動車運送事業者の保有する事業用車両の安全性を確保するため、自動車運送事業者監査、整備管理者研修等あらゆる機会をとらえ、関係者に対し、車両の保守管理について指導を行い、その確実な実施を推進します。

なお、車両不具合による事故については、その原因の把握・究明に努めるとともに、点検整備方法に関する情報提供等により再発防止の徹底を図ります。

(イ) 不正改造車の排除

道路交通に危険を及ぼすなど社会的問題となっている暴走族の不正改造車や過積載を目的とした不正改造車等を排除し、自動車の安全運行を確保するため、関係機関の支援及び自動車関係団体の協力の下に「不正改造車を排除する運動」を展開し、広報活動の推進、関係者への指導、街頭検査等を強化することにより、不正改造防止について自動車ユーザー及び自動車関係事業者等の認識を高めます。

また、不正改造行為の禁止及び不正改造車両に対する整備命令制度について、その的確な運用に努めます。

(ウ) 自動車特定整備事業の適正化及び生産性向上

点検整備に対する自動車ユーザーの理解と信頼を得るため、自動車特定整備事業者に対し、整備料金・整備内容の適正化について、消費者保護の観点も含め、その実施の推進を指導します。

また、自動車特定整備事業者における設備の近代化や経営管理の改善等への支援を推進します。

自動車新技術の採用・普及、ユーザーニーズの多様化等の車社会の環境の変化に伴い、自動車を適切に維持管理するためには、自動車整備業がこれらの変化に対応する必要があることから、整備主任者等を対象とした新技術研修の実施等により、整備要員の技術の向上を図るとともに、新技術が採用された自動車の整備や自動車ユーザーに対する自動車の正しい使用についての説明等のニーズに対応するため、一級自動車整備士制度の活用を推進します。

また、依然としてペーパー車検等の不正事案が発生していることから、制度の適正な運用・活用を図るため、事業者に対する指導監督を強化します。

(中国運輸局 島根運輸支局)

(2) 自動車アセスメントによる安全な自動車等の普及促進

自動車使用者に対して、自動車の安全装置の正しい使用方法、装備状況等の一般情報とともに、自動車の車種ごとの安全性に関する比較情報を定期的に提供する自動車アセスメント事業を推進し先進安全自動車 (ASV: Advanced Safety Vehicle) 技術等の自動車の安全に関する先進技術の県民の理解促進を図ります。

また、チャイルドシートについても、製品ごとの安全性に関する比較情報等を提供し、より安全なチャイルドシートの普及拡大を図ります。

(中国運輸局 島根運輸支局)

(3) リコール制度の充実・強化

自動車装置の共通化・モジュール化が進み、大規模なリコールをより迅速かつ確実に実施するため、装置製作者等からの情報収集体制の強化を図ります。

自動車不具合情報ホットラインの認知度を高めるための広報活動を行い、自動車ユーザーからの不具合情報の収集を強化するとともに、自動車ユーザーに対して、自動車の不具合に対する関心を高めるためのリコール関連情報等の提供の充実を図ります。

なお、安全・環境性に疑義のある自動車については独立行政法人自動車技術総合機構において現車確認等による技術的検証を行います。

(中国運輸局 島根運輸支局)

(4) 自転車の安全性の確保【重点事項】

近年、電動アシスト自転車の基準を満たさず、運転免許を要する一般原動機付自転車等に該当する車両を電動アシスト自転車として、安易に販売する事業者が見られ、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、駆動補助付自転車及び普通自転車の型式認定制度を周知し、適切に運用することがより重要となっています。

自転車の安全性を確保するため、関係団体が実施している自転車の安全性向上を目的とする各種マーク制度 (BAA、TS、SG、JIS の各マーク等) の普及に努め、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、夕暮れ時から夜間における交通事故の防止を図るため、灯火点灯の徹底と反射材用品等の取付けの促進により、自転車の被視認性の向上を図ります。

(県交通対策課、県警察交通企画課)

5 道路交通秩序の維持

○ 交通事故を防止し、安全で安心な交通を確保するためには、それぞれの道路交通の主体が交通ルールを遵守することが必要不可欠であり、交通安全教育等とともに、交通指導取締り、交通事故事件捜査、暴走族等対策を通じ、道路交通秩序の維持を図る必要があります。

このため、交通事故実態等を的確に分析し、死亡事故等重大事故に直結する悪質性・危険性の高い違反や、駐車違反等の迷惑性の高い違反に重点を置いた交通事故抑止に資する交通指導取締りを推進します。

また、交通事故事件の発生に際しては初動段階から組織的な捜査を行うとともに

に、危険運転致死傷罪の立件も視野に入れた捜査の徹底を図るほか、研修等による捜査力の強化や客観的な証拠に基づいた事故原因の究明により適正かつ緻密な捜査の一層の推進を図ります。

○ 暴走行為に対しては、暴走させない環境づくりと指導取締りを強化します。

(1) 交通指導取締りの強化等

一般道路においては、子ども、高齢者、障がい者の保護の観点から、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取締り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、交通事故実態等の分析に基づく計画的かつ効果的な指導取締りを推進します。

ア 一般道路における効果的な交通指導取締りの強化等【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重点を置いて、交通指導取締りを効果的に推進します。

その際、地域の交通事故実態や違反等に関する地域特性等を十分考慮します。

(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活動を強化し、速度超過、横断歩行者妨害等の交差点関連違反、携帯電話使用等違反等の指導取締りを実施するとともに、著しい速度超過、飲酒運転、無免許運転、妨害運転等の悪質・危険性の高い違反、県民から取締り要望の多い迷惑性の高い違反に重点を置いた取締りの強化を図ります。

飲酒運転・無免許運転については、取締りにより常習者を道路交通の場から排除し、周辺者に対する捜査を徹底するなど、根絶に向けた取組を推進します。

地理的情報等に基づく交通事故分析の高度化を図り、交通指導取締りの実施状況について、交通事故の発生実態等を分析し、その結果を取締り計画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。

加えて、取締り場所の確保が困難な生活道路等では、可搬式速度違反自動取締装置を活用した速度取締りを実施するなどし、生活道路における事故多発地点等を重点とした交通指導取締りを推進します。

また、飲酒運転に係るアルコール濃度の厳格な適用を図るための飲酒検知資機材の整備、交通指導取締りにおけるウェアラブルカメラ等のカメラ映像の活用を進めるなど、より効果的かつ効率的な取締りを行うための資機材の整備に努めます。

交通事故防止対策について県民の理解を深めるため、交通事故実態等の分析に基づき、重点路線等を選定し、指導取締り計画に沿って組織的に交通指導取締りを推進していくことや、交通指導取締りの結果生じた交通事故実態の変化、交通流の円滑化、実勢速度の抑制、放置駐車車両台数の変化等、さらにその結果を踏まえた今後の交通指導取締りの方法等についてウェブサイトや SNS 等を活用して県民に説明し、PDCA サイクルに基づく交通指導取締りの趣旨や目的が伝わるよう情報発信に努めます。

(イ) 背後責任の追及

事業活動に関してなされた無免許運転、過積載、過労運転、飲酒運転等の違反については、事業者等に対する責任追及を徹底するとともに、必要に応じ自動車の使用制限命令や荷主等に対する再発防止命令を行うほか、運送事業者等の背後責任が明らかとなった場合は、それらの者に対する指導、監督処分等を行うことにより、悪質な事業者の排除や是正に向けて取り組むなど、この種の違反の防止を図ります。

特に、飲酒運転の防止については、運行管理者・安全運転管理者による運転前後のアルコール検知器を用いた酒気帯びの有無の確認等の義務の履行が徹底されるよう、指導を行うとともに履行状況の確認を行います。

また、雇用する外国人が無免許運転等を起こした場合における事業者等の背後責任の追及を徹底します。

(ウ) いわゆる白タク・白トラの取締りの強化

いわゆる白タク・白トラ行為については、関係機関の連携の下、抑止に向けた広報啓発活動を行うとともに、関係情報の収集・共有、取締り等を強化します。

取締りについては、末端被疑者の検挙にとどまることなく、組織的な突き上げ捜査等による全容解明や上位被疑者等の検挙に努めるほか、犯罪収益の没収や車両使用制限等の制裁を複合的に実施することにより、効果的に白タク・白トラ行為の排除を図ります。

(エ) 自転車利用者に対する交通指導取締りの推進

自転車利用者による無灯火、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。

自転車指導啓発重点地区等の選定状況を、具体的な選定理由とともにウェブサイトや広報紙等の効果的な媒体を用いて公表し、交通ルール遵守の重要性及び重点地区等において推進する交通指導取締り等の活動に対する県民の理解の確保に努めます。

また、自転車利用時の「ながらスマホ」の取締りを通じた、若年時からの基本ルール、違法意識の浸透を図ります。

さらに、飲酒運転等の悪質・危険な違反を繰り返す者や違反により交通事故を発生させた者については、法無視の心理的傾向やこれまでの処分歴・違反歴等を踏まえ、危険性帯有者として評価できる場合は、機を逸せずに運転免許停止処分を行うなどの確に対処します。

(オ) 特定小型原動機付自転車の利用者に対する交通指導取締りの強化

特定小型原動機付自転車に係る悪質・危険な違反行為に対する交通指導取締りを強化します。また、交通の危険を生じさせるおそれのある違反行為を反復して行った利用者に対しては、特定小型原動機付自転車運転者講習制度を実施し、違反の再発防止に努めます。運転免許を保有する悪質・危険な違反を繰り返したり、悪質・危険な違反による交通事故を発生させたりした者に対しては、免許停止処分を含めた的確な行政処分を実施します。

さらに、シェアリング関係事業者に対して、悪質・危険な利用者のサービス利用停止措置を講ずることを働きかけます。

(カ) ペダル付き電動バイク利用者に対する交通指導取締りの強化

ペダル付き電動バイクについては、電動アシスト自転車ではなく、一般原動機付自転車又は自動車に該当し、道路を通行させるにはナンバープレートを取得し、車体に表示しなければならないほか、その運転には運転免許が必要であり、乗車用ヘルメットを着用しなければならないなど、一般原動機付自転車等の適用される交通ルールを遵守する必要があることの周知徹底を図るとともに、無免許運転、通行区分違反等の悪質・危険な運転に対する交通指導取締りを強化します。

また、ペダル付き電動バイクを電動アシスト自転車として販売する違法な販売事業者対策を推進します。

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、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、妨害運転、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。

(県警察交通企画課、県警察交通指導課)

(2) 交通事故事件等に係る適正かつ緻密な捜査の一層の推進【重点事項】

- ア 危険運転致死傷罪の立件を視野に入れた捜査の徹底
悪質・危険な運転行為を伴う交通事故事件等の捜査においては、初動捜査の段階から危険運転致死傷罪の立件を視野に入れ、適正かつ緻密な捜査を推進します。
- イ 交通事故事件等に係る捜査力の強化等
交通事故事件等の捜査力を強化するため、捜査体制の充実及び研修による捜査員の捜査能力の一層の向上に努めます。
- ウ 交通事故事件等に係る科学的捜査の推進
交通事故の現場見取図の作成に活用する3Dレーザースキャナ、ひき逃げ事件等の被疑車両の特定に資する捜査支援システム等、科学的捜査を支える装備資機材等の整備を進め、客観的な証拠に基づいた科学的な交通事故事件等の捜査を推進します。
(県警察交通指導課)

(3) 暴走族等対策の推進

- 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。
(県交通対策課、県青少年家庭課、県教委学校教育課、県警察交通企画課、県警察交通指導課)
 - 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交通環境づくりを講じることとします。
その他、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。
(県交通対策課、県青少年家庭課、県教委学校教育課、県警察交通企画課、県警察交通指導課)
 - ウ 暴走行為者に対する指導取締りの推進
集団暴走行為、爆音暴走行為その他悪質事犯に対しては、共同危険行為等の禁止違反を始めとする各種法令を駆使して検挙及び補導を徹底し、併せて解散指導を積極的に行うなど、暴走族等に対する指導取締りを強化します。
また、違法行為を敢行する旧車会員に対する実態把握を徹底し、把握した情報を関係都道府県間で共有化するとともに、騒音関係違反及び不正改造等の取締りを推進し、不正改造等暴走行為を助長する行為に対しても背後責任の追及を行います。
(県警察交通指導課)
 - エ 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、道路運送車両の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、国土交通省が主管する「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。
また、自動車ユーザーだけでなく、不正改造等を行った者に対して、必要に応じて事務所等に立入検査を行います。
(中国運輸局 島根運輸支局、県警察交通指導課)

6 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、事故現場からの緊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

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。

（県消防総務課、各消防本部）

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の連携による救助・救急体制の充実を図ります。

（県消防総務課、各消防本部）

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: 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。

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に努めるほか、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搭載を推進します。

加えて、学校においては、教職員対象の心肺蘇生法（AEDの使用を含む）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、高等学校等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の使用を含む）について指導の充実を図ります。

（県消防総務課、県医療政策課、県教委学校教育課、県警察交通企画課、県警察運転免許課、各消防本部）

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。

(県消防総務課、各消防本部)

オ 救助・救急用資機材の装備の充実【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。

(県消防総務課、各消防本部)

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。

(県消防総務課、県医療政策課)

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。

(県消防総務課、各消防本部)

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、沿線市町村と西日本高速道路株式会社は相協力して適切かつ効率的な人命救助を行うために、通信連絡体制等の充実を図るなど連携を強化するとともに、インターチェンジ所在市町村等に財政措置を講じ、当該市町村等においても、救急業務実施体制の整備を推進します。

さらに、西日本高速道路株式会社及び関係市町村等は、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。

(県消防総務課、市町村、各消防本部、西日本高速道路株式会社中国支社)

ケ 緊急通報システム(HELP)・事故自動通報システム(ACN)の活用促進

交通事故等緊急事態発生時における負傷者の早期かつ的確な救出及び事故処理の迅速化のため、人工衛星を利用して位置を測定するGPS技術や、その位置を地図表示させる技術を活用し、自動車乗車中の事故発生時に車載装置・携帯電話を通じてその発生場所の位置情報や事故情報を消防・警察等の通信指令室の地図画面に表示できるよう自動通報すること等により緊急車両の迅速な現場急行を可能にする緊急通報システム(HELP: Help system for Emergency Life saving and Public safety)や先進型事故自動緊急通報装置(AACN: Advanced Automatic Collision Notification)の広報・啓発を含めた活用を促進します。

(県消防総務課、県警察交通企画課、各消防本部)

(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を図ります。

ア 救急医療機関等の整備

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。

さらに、第三次救急医療体制として、重症及び複数科にまたがる重篤な救急患者への診察機能を有する24時間体制の救命救急センターの充実を図ります。

(県医療政策課、市町村)

救命救急センター	・ 島根県立中央病院 ・ 島根大学医学部附属病院 ・ 松江赤十字病院 ・ 独立行政法人国立病院機構 浜田医療センター
----------	---

イ 救急医療担当医師・看護師の養成等

救急医療に携わる医師を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に努めるとともに、新人研修における救急医療研修の充実に努め、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。

(県医療政策課)

ウ ドクターヘリ事業の推進

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（平成23年6月運航開始）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。

(県医療政策課)

(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、救急自動車に設置した自動車電話又は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。

(県消防総務課、県医療政策課、市町村、各消防本部)

7 被害者等支援の充実と推進

- 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県交通事故相談所における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。

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推進します。

(県交通対策課、県警察交通指導課)

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） ・ 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、警察、日弁連交通事故相談センター、民間の犯罪被害者支援団体等の関係機関と連携を図り援助活動を推進します。

ア 交通事故相談活動の推進

県交通事故相談所を活用し、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、市町村等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。

（県交通対策課、県警察交通指導課）

イ 損害賠償の援助活動等の強化

警察においては、交通事故被害者に対する適正かつ迅速な救助の一助とするため、救済制度の教示や交通事故相談活動を積極的に推進します。

また、関係機関が行う人権相談において交通事故に関する人権相談を取り扱うとともに、関連団体における交通事故の損害賠償請求についての相談及び援助に関する業務の充実を図ります。

（県交通対策課、県警察交通指導課）

(3) 交通事故被害者等支援の充実強化

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、市町村等を通じ積極的な広報活動を行います。

（中国運輸局 島根運輸支局、県交通対策課）

イ 交通事故被害者等の心情に配慮した支援の推進

県交通事故相談所、警察や交通安全活動推進センターにおける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します。

警察においては、交通事故被害者等に対して交通事故の概要、捜査過程等の情報を提供するとともに、刑事手続きの流れ等を教示し、また、交通事故被害者等がその要望や置かれている状況等を記録することのできる「被害者手帳」等を作成し、活用します。

特に、ひき逃げ事件、交通死亡事故等の被害者等については、被疑者の検挙、送致状況等を連絡する被害者連絡制度の充実を図るとともに、加害者の行政処分に係る意見聴取等の期日や行政処分結果についての問い合わせに応じ、適切な情報の提供を図ります。

さらに、重大・悪質な交通事故事件等については、交通事故事件捜査統括官及び交通事故鑑識官が事故現場に赴いて客観的証拠の収集等の捜査指揮を行うなど、適正かつ緻密な交通事故事件捜査を推進します。加えて、同様に設置した被害者連絡調整官が、各警察署で実施する被害者連絡について指導を行うなどして組織的な対応を図るとともに、職員に対し交通事故被害者等の心情に配慮した対応について徹底を図ります。

（県交通対策課、県警察交通企画課、県警察交通指導課）

(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、自動車損害賠償責任保険（共済）の重要性等について広報活動等により広く県民に周知するとともに、街頭における指導取締り等を強化し、無保険（無共済）車両の運行の防止を徹底します。

また、ペダル付き電動バイクや電動キックボードなど新たなモビリティに対しても引き続き自動車損害賠償責任保険（共済）の加入促進のために周知を図ります。
（中国運輸局 島根運輸支局、県警察交通企画課、県警察交通指導課）

8 研究開発及び調査研究の充実

- 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、研究開発、調査研究を一層推進するとともに各分野協力の下、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開発の推進

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。

また、多様な側面を有する交通安全対策のより効率的、効果的、重点的な推進を図るため、交通事故に関して統計学的な見地から分析を行い、交通事故の発生に関する傾向や特徴について、長期的な予測手法の検討を図ります。

（中国地方整備局 松江国道事務所・浜田河川国道事務所）

(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。

（県交通対策課、県警察交通企画課）

(3) 高齢者の交通事故防止に関する調査研究

高齢社会の進展に伴う交通事故情勢の推移に対応して、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の立案に関する研究を推進します。

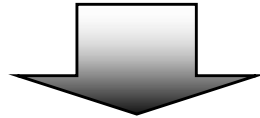
また、高齢者の事故防止に有益な最新の先進技術搭載車種の周知、試乗会の実施など、普及・活用促進の取組を推進します。

（県交通対策課、県警察交通企画課）

第2章 鉄道交通の安全

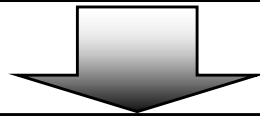
1 鉄道事故のない島根を目指して

- 鉄道は、多くの県民が利用する生活に欠くことのできない交通手段です。
- 県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ます。



2 鉄道交通の安全についての目標

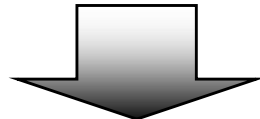
- 列車の運転による乗客の死者数ゼロ
- 鉄道運転事故全体の死者数減少



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



《7つの柱》

- ① 鉄道交通環境の整備
- 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 鉄道車両の安全性の確保
- ⑤ 救助・救急活動の充実
- ⑥ 被害者支援の推進
- ⑦ 鉄道事故等の原因究明と事故等防止

第2章 鉄道交通の安全

第1節 鉄道事故のない島根を目指して

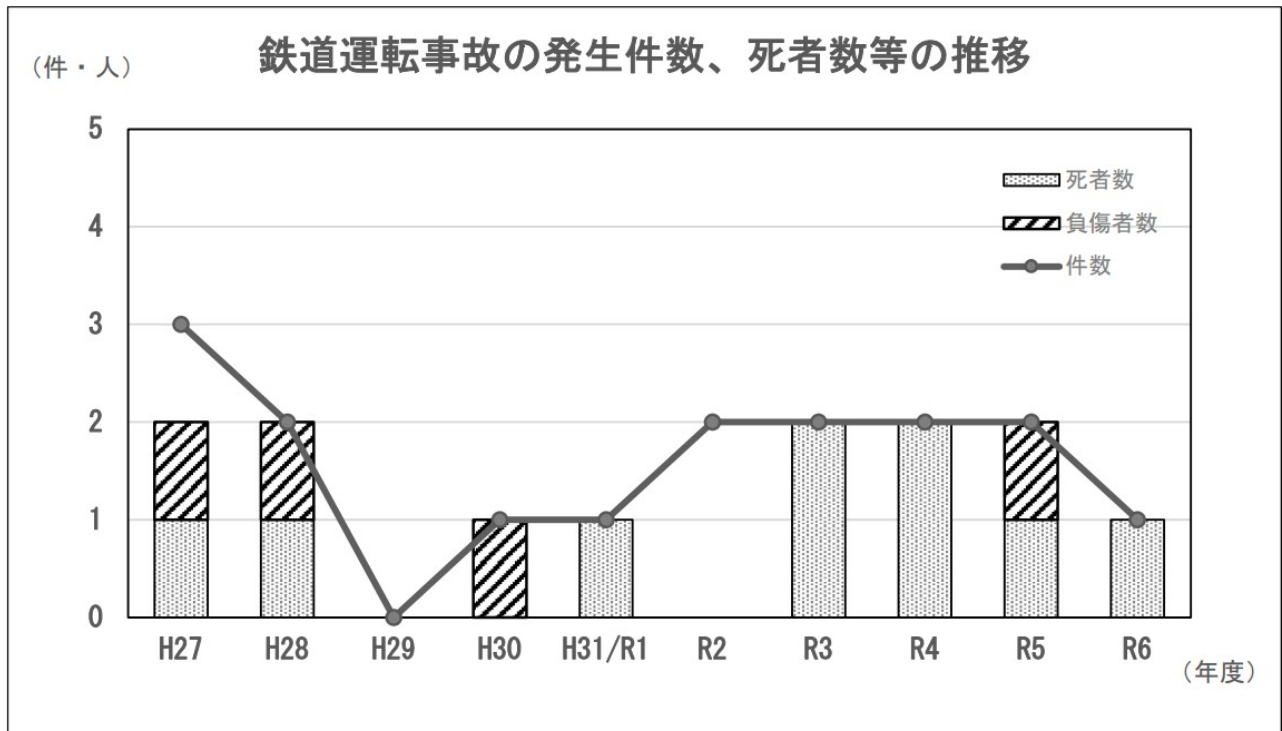
人や物を大量に、高速に、かつ定時に輸送できる鉄道（軌道を含む。以下同じ。）は、県民生活に欠くことのできない交通手段です。

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、ホームでの接触事故等の鉄道人身障害事故と踏切障害事故を合わせると鉄道運転事故全体の約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、県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 鉄道事故の状況



資料出所：中国運輸局鉄道部

鉄道の運転事故は全国的に見ると、長期的には減少傾向にあり、令和6年度は596件で、死者数は245人でした。

なお、平成17年には乗客106人が死亡したJR西日本福知山線列車脱線事故、及び乗客5人が死亡したJR東日本羽越線列車脱線事故が発生し、平成18年から令和6年まで乗客の死亡事故は発生していませんでしたが、令和7年に乗客1人が死亡した長野電鉄長野線鉄道人身障害事故が発生しています。

県内における鉄道の運転事故は、長期的には減少傾向にありますが、令和2年度から令和6年度までの5年間に9件（死者6人、負傷者1人）の事故が発生しています。

II 近年の鉄道運転事故の特徴

令和3年度から6年度の鉄道運転事故の特徴としては、鉄道人身障害事故は約5割から

約 6 割、踏切障害事故は約 3 割から約 4 割を占めており、両者で鉄道運転事故件数全体の約 9 割を占めています。

また、死者数については、鉄道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 6 年度に発生した 1 件の鉄道運転事故は、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

鉄道の運転事故は長期的には減少傾向にあり、これまでの交通安全計画に基づく施策には一定の効果が認められます。

しかしながら、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必要があります。

また、ホーム等における鉄道人身障害事故と踏切障害事故を合わせると鉄道運転事故全体の約 9 割を占めており、このうち利用者等の関係する事故が多いことから、対策を講じる必要があります。

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 7 つの柱で実施します。

- 1 鉄道交通環境の整備
- 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 鉄道車両の安全性の確保
- 5 救助・救急活動の充実
- 6 被害者支援の推進
- 7 鉄道事故等の原因究明と再発防止

1 鉄道交通環境の整備

鉄道交通の安全を確保するためには、鉄道施設、運転保安設備等について常に高い信頼性を保持し、システム全体としての安全性を確保する必要があります。

このため、運転保安設備の整備等の安全対策の推進を図ります。

(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するとともに、老朽化が進んでいる橋梁等の施設について、長寿命化に資する補強・改良を進めます。

特に、人口減少等による輸送量の伸び悩み等から厳しい経営を強いられている地域鉄道については、補助制度等を活用しつつ、施設、車両等の適切な維持・補修等の促進を図ります。研究機関の専門家による技術支援制度を活用するなどして技術力の向上についても推進します。

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ます。このため、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。

さらに、駅施設等について、高齢者、視覚障がい者等を始めとする全ての旅客のプラットホームからの転落・接触等を防止するため、ホームドアの整備を加速化するとともに、

ホームドアのない駅での視覚障がい者の転落事故を防止するため、新技術等を活用した転落防止対策を推進します。

加えて、線路を横断しないよう注意喚起する看板の設置や侵入防止のための柵の設置等の対策について、協議会等を活用し、鉄道事業者や関係自治体等への情報共有等を図ります。

(中国運輸局)

(2) 運転保安設備等の整備

曲線部等への速度制限機能付き自動列車停止装置(ATS)等、運転士異常時列車停止装置、運転状況記録装置等の整備について、引き続き推進を図ります。

(中国運輸局、西日本旅客鉄道株式会社、一畑電車株式会社)

2 鉄道交通の安全に関する知識の普及

鉄道運転事故の約9割を占める鉄道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の実施等において広報活動を積極的に行い、鉄道の安全に関する正しい知識を浸透させます。

また、これらの機会を捉え、駅ホーム及び踏切道における非常押ボタン等の安全設備について分かりやすい表示の整備や非常押ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図ります。

(中国運輸局)

3 鉄道の安全な運行の確保

重大な列車事故を未然に防止するため、鉄道事業者への保安監査等を実施し、適切な指導を行うとともに、万一大規模な事故等が発生した場合には、迅速かつ的確に対応します。

さらに、運転士等の資質の保持、事故情報及び安全上のトラブル情報の共有・活用、気象情報等の充実を図ります。

(中国運輸局)

(1) 保安監査の実施

鉄道事業者に対し、計画的に保安監査を実施し、輸送の安全の確保に関する取組の状況、施設及び車両の保守管理状況、運転取扱いの状況、乗務員等に対する教育訓練の状況等について適切な指導を行うとともに、過去の指導のフォローアップを実施します。

また、計画的な保安監査のほか、重大な事故等の発生等の際にも臨時に保安監査を行うなど、メリハリの効いたより効果的な保安監査を実施するなどして、保安監査の充実を図ります。

(中国運輸局)

(2) 運転士等の資質の保持

運転士の資質の確保を図るため、動力車操縦者運転免許試験を適正に実施します。

また、乗務員の資質が保持されるよう、運転管理者及び乗務員指導管理者が教育等について適切に措置を講ずるよう指導します。

(中国運輸局)

(3) 安全上のトラブル情報の共有・活用

鉄道事業者の安全担当者等による鉄軌道保安連絡会議を開催し、事故等及びその再発防止対策に関する情報共有等を行います。

また、安全上のトラブル情報を収集し、速やかに鉄道事業者へ周知・共有することによる事故等の再発防止に活用します。

さらに、運転状況記録装置等の活用や現場係員による安全上のトラブル情報の積極的な報告を推進するよう指導します。

(中国運輸局)

(4) 気象情報等の充実

鉄道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。

鉄道事業者は、これらの気象情報等を早期に収集・把握し、運行管理へ反映させることで、安全を確保しつつ、鉄道施設の被害軽減と安全輸送に努めます。

また、気象、地震、津波、火山現象等に関する観測施設を適切に整備・配置し、維持するとともに、防災関係機関等との間の情報の共有化や ICT を活用した観測・監視体制の強化を図ります。

さらに、広報や講習会等を通じて気象知識の普及や情報の利活用促進に努めます。

(松江地方気象台、中国運輸局)

(5) 大規模な事故等が発生した場合の適切な対応

国及び鉄道事業者における、夜間・休日の緊急連絡体制等を点検・確認し、大規模な事故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。

事故等が発生した場合の混乱を軽減するため、鉄道事業者に対し、列車の運行状況を的確に把握して、鉄道利用者への適切な情報提供を行うとともに、迅速な復旧に必要な体制を整備するよう指導します。

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の強化も指導します。

(中国運輸局)

(6) 運輸安全マネジメント評価の実施

鉄道事業者の安全管理体制の構築・改善状況を国が確認する運輸安全マネジメント評価を引き続き実施します。

また、運輸安全マネジメント評価を通じて、運輸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、運輸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運輸事業者の安全への取組及び事業者によるコンプライアンスの徹底を意識付ける取組を的確に確認します。

(中国運輸局)

(7) 計画運休への取組

鉄道事業者に対し、大型の台風が接近・上陸する場合等、気象状況により列車の運転に支障が生じるおそれが予測されるときは、一層気象状況に注意するとともに、安全確保の観点から、路線の特性に応じて、前広に情報提供した上で計画的に列車の運転を休止するなど、安全の確保に努めるよう指導します。

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の強化も指導します。

(中国運輸局)

4 鉄道車両の安全性の確保

発生した事故や科学技術の進歩を踏まえつつ、適時、適切に鉄道車両の構造・装置に関する保安上の技術基準を見直します。

（中国運輸局）

5 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推進します。

なお、住民に対する心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動については、消防機関、保健所、医療機関、日本赤十字社等の関係機関において、引き続き実施していきます。

（中国運輸局、県消防総務課、各消防本部）

6 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）等を担うこととしています。

引き続き、関係者からの助言を頂きながら、外部の関係機関とのネットワークの構築、公共交通事故被害者等支援フォーラムの開催、公共交通事業者による被害者等支援計画作成の促進等、公共交通事故の被害者等への支援の取組を着実に進めていきます。

（中国運輸局、県交通対策課、県警察交通企画課、県警察交通指導課）

7 鉄道事故等の原因究明と事故等防止

鉄道事故及び鉄道事故の兆候（鉄道重大インシデント）の原因究明を更に迅速かつ的確に行うため、調査を担当する職員への専門的な研修を充実させ、調査技術の向上を図るとともに、3Dスキャン装置等を用いた3次元測量やCTスキャン装置を用いた非破壊検査による科学的かつ客観的な調査を推進し、解析手法の高度化を図ります。

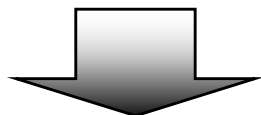
また、事故等の調査結果を有効活用する観点から、特定の事故類型の傾向・問題点・防止策の分析結果や、個別の事故等調査の結果を分かりやすい形で紹介する「運輸安全委員会ダイジェスト」等により、事故等の防止につながる普及啓発活動を行います。

（中国運輸局）

第3章 踏切道における交通の安全

1 踏切事故のない島根を目指して

- 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、踏切事故のない島根を目指します。



2 踏切道における交通の安全についての目標

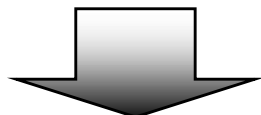
- 踏切事故件数ゼロ



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》

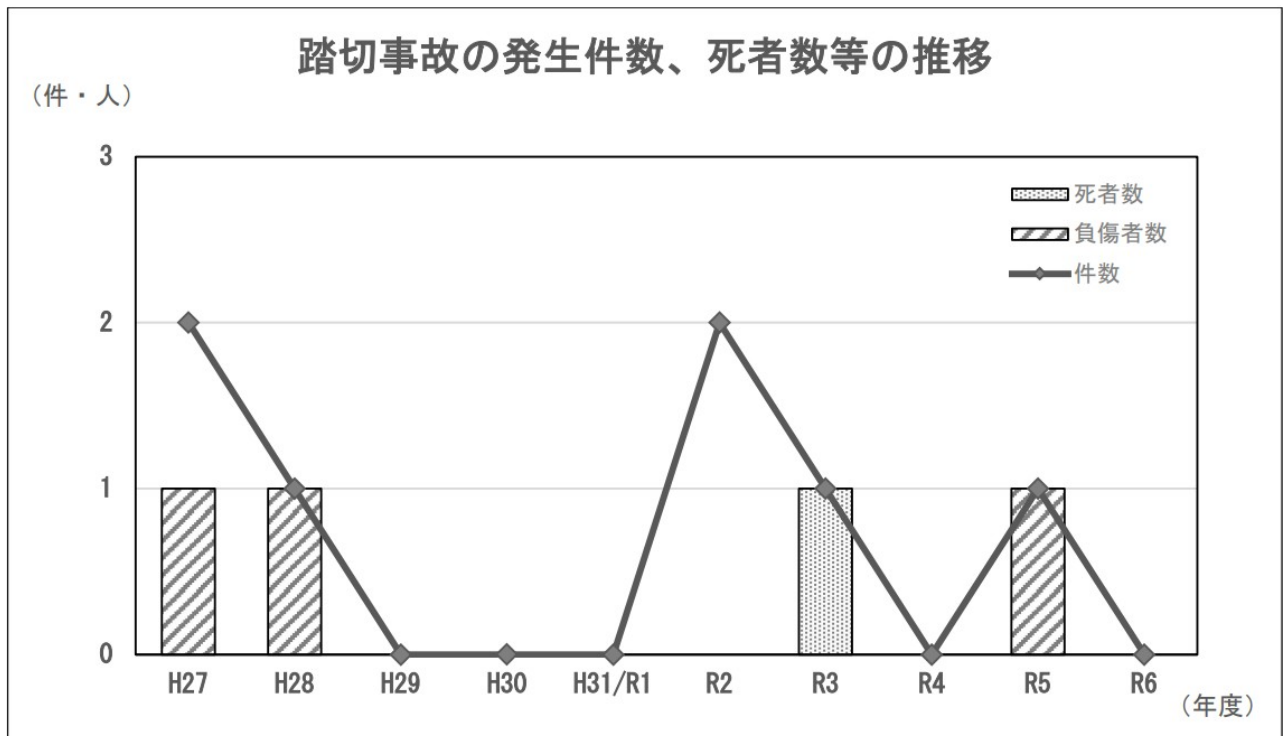
- ① 踏切道の立体交差化、構造の改良及び歩行者等立体横断施設の整備、バリアフリー化の促進
- ② 踏切道の統廃合の促進
- ③ 踏切保安設備等の整備及び交通規制の実施
- ④ その他踏切道の交通の安全及び円滑化等を図るための措置

第3章 踏切道における交通の安全

第1節 踏切事故のない島根を目指して

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）等に基づき、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、バリアフリー化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、踏切事故のない島根を目指します。

I 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）は全国的に見ると、長期的には減少傾向にあり、令和6年度は217件、死者数は87人となっています。

踏切事故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、踏切事故は鉄道の運転事故の約4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。

県内においては、令和2年度から令和6年度までの5年間に4件の踏切事故（死者1人、負傷者1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

令和3年度から令和6年度の全国の踏切事故の特徴としては、

- 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か所当たりの発生件数でみると、第4種踏切道が最も多くなっている
- ② 衝撃物別では自動車と衝撃したものが約4割、歩行者と衝突したものが

約 4 割を占めている

③ 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 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等が挙げられます。

県内における令和 2 年度から令和 6 年度までの 5 年間に発生した踏切事故 4 件を原因別にみると、直前横断が 3 件、停滞が 1 件となっています。

(中国運輸局)

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、多数の死者を生じるなど重大な結果をもたらすおそれがあります。

そのため、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、バリアフリー化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。

また、ICT 技術の発展やライフスタイルの変化等、社会を取り巻く環境の変化を見据え、更なる踏切道の安全性向上を目指し、対策を検討します。

さらに、各踏切道の遮断時間や交通量等の諸元、これまでの対策実施状況、対策の効果等を踏まえて、道路管理者と鉄道事業者が協力し「踏切安全通行カルテ」を作成・公表することにより、透明性を保ちながら各踏切の状況を踏まえた対策を重点的に推進していくことも重要です。

II 踏切道における交通安全対策

- | |
|---|
| 1 踏切道の立体交差化、構造の改良及び歩行者等立体横断施設の整備、バリアフリー化の促進 |
| 2 踏切道の統廃合の促進 |
| 3 踏切保安設備等の整備及び交通規制の実施 |
| 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 |

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、バリアフリー化の促進

遮断時間が特に長い踏切道（開かずの踏切）や、主要な道路で交通量の多い踏切道等については、抜本的な交通安全対策である連続立体交差化等により、除却を促進するとともに、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。加えて、立体交差化まで時間の掛かる「開かずの踏切」等については、早期に安全・安心を確保するため各踏切道の状況を踏まえ、歩道拡幅等の構造改良、カラー舗装、歩行者等立体横断施設の設置、規制看板の設置によるピーク時の流入抑制や駐輪場整備等の一体対策を促進します。また、踏切横断交通量削減のため、駅の入出口の新設や密接関連道路の整備等の踏切周辺対策を促進します。

歩道が狭隘な踏切についても、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歩行者滞留を考慮した踏切拡幅等、事故防止効果の高い構造への改良を促進します。

さらに、平成 27 年 10 月の高齢者等による踏切事故対策検討会の取りまとめ及び令和

6年1月に改定した「道路の移動円滑化に関するガイドライン」を踏まえ、平滑化や踏切道内誘導表示の設置等のバリアフリー化を含めた高齢者等が安全で円滑に通行するための対策を促進します。

以上のとおり、立体交差化等による「抜本対策」と構造の改良等による「速効対策」の両輪による総合的な対策を促進します。

(中国運輸局、中国整備局 松江国道事務所・浜田河川国道事務所、県道路維持課、県道路建設課、県都市計画課)

2 踏切道の統廃合の促進

踏切道の立体交差化、構造の改良等の事業の実施に併せて、近接踏切道のうち、その利用状況、迂回路の状況等を勘案して、第3、4種踏切道等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。

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、近隣踏切道の統廃合を行わずに実施できることとします。

(中国運輸局)

3 踏切保安設備等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うとともに、統廃合や踏切遮断機の整備が困難な踏切道に対して、歩行者等の直前横断等を抑制するためのゲートや柵等の設置等踏切事故の減少が期待できる設備の整備を促進します。主要な地方都市にある踏切道のうち、列車運休本数が多く、かつ、列車の種別等により警報時間に差が生じているものについては、必要に応じ警報時間制御装置の整備等を進め、踏切遮断時間を極力短くします。

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て必要に応じ、障害物検知装置、オーバーハング型警報装置、大型遮断装置等、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。

高齢者等の歩行者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や、AI等を活用した更なる踏切安全対策を推進します。

道路の交通量、踏切道の幅員、踏切保安設備の整備状況、迂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、一方通行等の交通規制を実施するとともに、併せて道路標識の高輝度化等による視認性の向上を図ります。

(中国運輸局、県警察交通規制課)

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

緊急に対策の検討が必要な踏切道は、「踏切安全通行カルテ」を作成・公表し、効果検証を含めたプロセスの「見える化」を推進し、透明性を保ちながら各踏切の状況を踏まえた対策を重点的に推進します。

また、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、踏切信号機の設置や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。

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、鉄道事業者等による高齢者施設や病院等の医療機関への踏切事故

防止のパンフレット等の配布を促進します。

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。

また、ICT 技術の発展やライフスタイルの変化等、社会を取り巻く環境の変化を見据え、更なる踏切道の安全性向上を目指し、対策を検討します。

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の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るとともに、遮断の解消や迂回に向けた災害時の管理方法を定める取組を推進します。

(中国運輸局、県道路維持課、県道路建設課、県警察交通企画課、県警察交通規制課、
県警察交通指導課)

〈 附 属 資 料 〉

- 1 交通安全対策基本法抜すい**
- 2 島根県交通安全対策会議**
- 3 第 12 次島根県交通安全計画作成経過**
- 4 交通事故統計等**
- 5 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
- 七 その他都道府県知事が必要と認めて任命する者

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（陸上交通の安全に関する部分に限る。）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き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、速やかに、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 島根県交通安全対策会議

会長	島根県知事
委員	中国四国管区警察局 総務監察・広域調整部長 中国経済産業局 総務企画部長 中国運輸局長 中国総合通信局 総務部長 松江地方気象台長 島根労働局 労働基準部長 国土交通省 松江国道事務所長 国土交通省 浜田河川国道事務所長 島根県教育委員会 教育長 島根県警察 本部長 島根県防災部（消防総務課） 島根県地域振興部（地域政策課） 島根県環境生活部（環境生活総務課） 島根県健康福祉部（健康福祉総務課） 島根県農林水産部（農林水産総務課） 島根県土木部（土木総務課） 江津市長 飯南町長 松江市消防本部 消防長 島根県老人クラブ連合会 委員 島根県交通安全母の会連合会 会長 松江市幼稚園・こども園白鳥クラブ連合会 会長 島根県PTA連合会 会長 松江市交通指導員会 会長
特別委員	西日本旅客鉄道株式会社中国統括本部長 西日本高速道路株式会社中国支社長 一畑電車株式会社運輸部（管理課）

3 第12次島根県交通安全計画策定経過

令和8年1月30日 第2回島根県交通安全対策会議 幹事会 (書面開催)

- ・ 第12次島根県交通安全計画（中間案） 協議 決定
- ・ 〃 数値目標等提示 決定

令和8年2月20日 第1回島根県交通安全対策会議 (書面開催)

- ・ 第12次島根県交通安全計画（中間案） 協議 決定
- ・ " 数値目標 協議 決定

令和 8 年 3 月 5 ・ 6 日 島根県議会防災地域建設委員会

- 第 12 次島根県交通安全計画（素案） 報告

令和8年4月8日～5月7日

- ・ 第12次島根県交通安全計画（案） パブリックコメント実施

令和8年6月5日 第2回島根県交通安全対策会議 幹事会 (書面開催)

- ・ パブリックコメントによる県民意見報告
- ・ 第12次島根県交通安全計画（案） 協議 決定

令和 8 年 6 月 25・26 日 島根県議会防災地域建設委員会

- | | |
|--------------------|----|
| ・ パブリックコメントによる県民意見 | 報告 |
| ・ 第12次島根県交通安全計画（案） | 報告 |

令和8年6月29日 第2回島根県交通安全対策会議 (サンラポーむらくも)

- ・ 第 12 次島根県交通安全計画（案） 協議 確定

◎ 第12次島根県交通安全計画 決定

4 交通事故統計等

○ 県内の交通事故等の推移

区分		交通事故								高齢者数	高齢者率	運転免許人口
		件数	死者数		負傷者数							
暦年			うち高齢者	高齢者率		うち重傷者	うち高齢者	高齢者率				
	第1次	S46	4,165	114	35	30.7%	5,321	—	550	10.3%	—	—
S47		4,035	121	29	24.0%	5,165	—	545	10.6%	—	—	214,449
S48		3,563	96	27	28.1%	4,677	—	503	10.8%	—	—	223,754
S49		2,806	99	25	25.3%	3,631	—	423	11.6%	—	—	233,234
S50		2,546	59	14	23.7%	3,298	—	323	9.8%	95,831	12.5%	242,612
第2次	S51	2,751	56	13	23.2%	3,556	—	374	10.5%	97,642	12.7%	254,352
	S52	2,723	75	22	29.3%	3,469	—	409	11.8%	99,969	12.9%	267,253
	S53	2,822	61	19	31.1%	3,569	—	387	10.8%	102,359	13.1%	282,530
	S54	2,665	64	9	14.1%	3,271	—	422	12.9%	105,068	13.4%	294,901
	S55	2,620	81	19	23.5%	3,187	—	368	11.5%	107,479	13.7%	307,093
第3次	S56	2,830	50	11	22.0%	3,441	—	418	12.1%	110,133	14.0%	317,849
	S57	2,746	59	15	25.4%	3,418	—	449	13.1%	112,447	14.3%	328,692
	S58	2,444	68	23	33.8%	2,939	—	380	12.9%	114,769	14.6%	338,146
	S59	2,290	61	20	32.8%	2,832	—	394	13.9%	117,090	14.9%	347,533
	S60	2,583	72	28	38.9%	3,202	—	453	14.1%	121,744	15.3%	355,581
第4次	S61	2,654	70	26	37.1%	3,217	—	462	14.4%	125,225	15.8%	363,443
	S62	2,742	77	35	45.5%	3,267	—	507	15.5%	129,351	16.3%	369,995
	S63	2,579	58	23	39.7%	3,121	—	480	15.4%	133,332	16.8%	376,422
	H元	2,734	78	24	30.8%	3,334	—	364	10.9%	137,586	17.4%	381,745
	H2	2,536	83	27	32.5%	3,042	—	346	11.4%	142,061	18.2%	388,452
第5次	H3	2,342	66	24	36.4%	2,806	—	344	12.3%	147,489	19.0%	393,561
	H4	2,353	83	23	27.7%	2,828	—	377	13.3%	152,461	19.7%	399,402
	H5	2,805	72	26	36.1%	3,466	—	442	12.8%	157,454	20.4%	405,253
	H6	2,922	66	23	34.8%	3,475	—	490	14.1%	162,573	21.1%	411,058
	H7	2,967	75	39	52.0%	3,539	—	530	15.0%	167,040	21.7%	418,527
第6次	H8	2,772	81	34	42.0%	3,227	—	490	15.2%	172,020	22.3%	425,148
	H9	2,850	77	28	36.4%	3,347	—	512	15.3%	177,124	23.1%	432,448
	H10	2,991	79	22	27.8%	3,468	—	529	15.3%	181,863	23.7%	439,654
	H11	3,119	73	29	39.7%	3,641	—	595	16.3%	185,434	24.3%	444,782
	H12	3,290	74	36	48.6%	3,870	—	641	16.6%	189,360	24.8%	448,628
第7次	H13	3,376	72	29	40.3%	3,899	—	669	17.2%	193,219	25.4%	452,425
	H14	3,258	73	30	41.1%	3,794	—	640	16.9%	196,651	26.0%	456,440
	H15	3,256	74	30	40.5%	3,891	—	672	17.3%	198,897	26.4%	460,041
	H16	3,086	47	23	48.9%	3,732	—	648	17.4%	199,918	26.7%	462,878
	H17	3,017	69	29	42.0%	3,502	—	646	18.4%	210,103	27.1%	463,523
第8次	H18	2,782	46	25	54.3%	3,201	—	572	17.9%	203,133	27.6%	463,960
	H19	2,676	42	22	52.4%	3,089	—	568	18.4%	205,268	28.1%	464,685
	H20	2,199	42	21	50.0%	2,492	—	528	21.2%	206,813	28.6%	464,685
	H21	2,209	33	24	72.7%	2,493	—	528	21.2%	208,411	29.0%	464,547
	H22	1,977	31	21	67.7%	2,261	—	457	20.2%	207,398	29.1%	463,890
第9次	H23	1,863	31	19	61.3%	2,138	—	418	19.6%	205,804	29.0%	463,806
	H24	1,725	45	26	57.8%	2,020	—	391	19.4%	210,631	29.9%	463,725
	H25	1,647	28	21	75.0%	1,950	—	399	20.5%	215,385	30.8%	464,575
	H26	1,583	26	18	69.2%	1,831	—	376	20.5%	220,125	31.7%	463,973
	H27	1,388	27	13	48.1%	1,613	—	384	23.8%	222,648	32.5%	463,129
第10次	H28	1,314	28	18	64.3%	1,537	198	335	21.8%	225,394	33.1%	462,229
	H29	1,285	17	11	64.7%	1,485	234	340	22.9%	226,981	33.6%	460,571
	H30	1,023	20	12	60.0%	1,212	242	274	22.6%	227,738	33.9%	459,134
	R元	927	25	18	72.0%	1,058	239	245	23.2%	228,201	34.3%	456,200
	R2	737	18	14	77.8%	832	178	200	24.0%	229,554	34.2%	453,835
第11次	R3	774	10	4	40.0%	868	180	186	21.4%	229,494	34.5%	451,782
	R4	766	16	12	75.0%	836	176	190	22.7%	228,613	34.8%	449,606
	R5	756	22	14	63.6%	847	174	200	23.6%	227,149	35.0%	447,236
	R6	692	9	6	66.7%	781	173	173	22.2%	225,862	35.2%	444,509
	R7	688	17	11	64.7%	766	168	143	18.7%	223,987	35.4%	441,595

資料：島根県警察本部

○県内の鉄道運転事故件数と死傷者数(※踏切道における事故を含む)

	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度
事故件数	3	2	0	1	1	2	2	2	2	1
死者数	1	1	0	0	1	0	2	2	1	1
負傷者数	1	1	0	1	0	0	0	0	1	0

資料: 中国運輸局鉄道部

○県内の踏切事故発生件数と死傷者数

	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度
事故件数	2	1	0	0	0	2	1	0	1	0
死者数	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
負傷者数	1	1	0	0	0	0	0	0	1	0

資料: 中国運輸局鉄道部

○県内の鉄道会社別踏切道数

JR	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度
第一種	321	321	321	286	286	288	288	287	287	287
第三種	22	22	22	12	12	10	10	10	10	10
第四種	26	26	26	21	21	21	20	20	20	20
計	369	369	369	319	319	319	318	317	317	317

一畑電車	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度
第一種	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96
第三種	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
第四種	42	42	42	41	41	41	41	41	41	41
計	142	142	142	141	141	141	141	141	141	141

資料: 中国運輸局鉄道部

5 用語解説

【ア行】	
ETC2.0	道路に設置されたITSスポットと自動車に搭載された「ETC2.0 対応カーナビ」が高速・大容量の通信を行い、リアルタイムで道路交通情報の提供などを行う仕組み。 ETC(料金収受)や渋滞回避、安全運転支援等の情報提供サービスに加え、走行履歴・経路情報などを活用した新たなサービスが導入される予定
LED化	信号灯器の光源に発行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
エコドライブ	アイドリングをしない、急な発進・加速・減速をしない、無駄な荷物を積まないなどの心がけにより、消費燃料を節約し二酸化炭素の排出を削減することを目指す、環境に配慮した運転方法
エスコートゾーン	道路を横断する視覚障がい者の安全性と利便性を向上させるため、横断歩道上に設置され、視覚障がい者が横断時に横断方向の手がかりとする突起体の列(点字ブロック等)
【カ行】	
緊急通報システム (HELP)	交通事故や車内での緊急事態発生時に自動又は手動により、自動車(携帯)電話等のネットワークを通じて、専用の受付センターに状況が伝送され、パトカー、救急車等の手配を行う Help system for Emergency Life saving and Public safety
現場急行支援システム (FAST)	緊急車両を優先的に走行させるための信号制御等を行い、緊急車両が迅速に急行できるよう支援するシステム Fast emergency vehicle preemption system
交通需要マネジメント (TDM)	車の利用者の交通行動の変更を促すことにより交通需要の調整を図り、都市又は地域レベルの道路交通混雑を緩和する交通管理手法
高度道路交通システム (ITS)	ICTの導入によって、「人」「道」「車」を情報によって一体化を図り、交通事故、交通渋滞、環境汚染等道路交通に起因する諸問題を解決しようとする新しい交通システム Intelligent Transport System
公共車両優先システム (PTPS)	光ビーコンを使って、バス専用レーンの違法通行車両への警告や優先信号制御等を行うことにより、バスなどの公共交通が優先的に通行できるように支援するシステム Public Transportation Priority System
【サ行】	
自動起動型信号機	災害等の停電により信号機が滅灯した際、数秒後には自動的に発電機が起動して電源を確保する、自動起動式の発電機を装備した信号機
自動車走行履歴情報 (プローブ情報)	実際に自動車が走行した位置や車速などの情報を用いて生成される道路交通情報。
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

社会資本整備重点計画	社会資本整備重点計画法(平成 15 年法律第 20 号)に基づき、社会資本整備事業を効果的かつ効率的に推進するため、これまでの事業分野別(道路、交通安全施設、空港、港湾、都市公園等 9 本の事業分野)の計画を統合した計画
衝突被害軽減ブレーキ	カメラやレーダーなどで前方の人・車を検出し、衝突の危険がある場合に運転者へ警告、被害軽減のため自動的にブレーキが作動する装置
信号情報活用 運転支援システム (TSPS)	道路脇に設置された高度化光ビーコンから取得できる信号情報と、自車の位置や速度の情報をを用いて、信号のある交差点での円滑な運転を支援するシステム Traffic Signal Prediction System
新交通管理システム (UTMS)	光ビーコンを通じた個々の車両と交通管制センターの双方向通信により、リアルタイムの交通情報を提供するとともに、交通の流れの積極的な管理により安全・快適にして環境にやさしい交通社会の実現をめざすシステム
先進安全自動車 (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 Advanced Safety Vehicle
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
【タ行】	
地域公共交通計画 (マスタープラン)	既存の公共交通サービスを最大限活用した上で、スクールバスや福祉輸送などの送迎サービス・物流サービスを取り込み、持続可能な地域旅客運送サービスの提供を確保するため地域において作成される計画
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
道路交通 情報通信システム (VICS)	道路交通の安全性・円滑性向上への寄与を目的として構築された道路交通情報提供システムで、利用者は車載カーナビにより情報の提供を受ける Vehicle Information and Communication System
道路ふれあい月間	国土交通省では、安全で快適な道路環境を保持するため、毎年 8 月に定めた強調月間交通安全施設の点検と整備、道路の正しい利用と道路愛護思想の普及徹底をはかるため各種の催しが行われる
【ナ行】	
日本司法支援センター	全国どこでも法的なトラブルの解決に必要な情報やサービスの提供を受けることができる社会を実現するために、総合法律支援法に基づき、全国の地方裁判所所在地などに設置される法人。平成 18 年秋から関係機関と連携して、相談窓口の紹介などの情報提供業務を開始する。

【ハ行】	
光ビーコン (光学式車両感知器)	近赤外線を用いて車載のカーナビゲーション等と交通管制センサーとの情報の双方向通信や車両感知機能(交通量等の測定)の両方を併せ持つ幹線路上の装置
ヒヤリハット地図	地域住民が各地区内の道路交通において「ヒヤリ」と感じたり「ハッ」とした場所などを示す地図。これを作成することにより交通危険箇所を互いに再認識し、改善策を話し合うことにより交通安全意識の向上と交通環境の改善を図るもの
歩行者等支援 情報通信システム (PICS)	高齢者や障がい者の方が安全に移動できるよう正確で安全な交差点の情報を音声で提供するシステム Pedestrian Information and Communication System
【マ行】	
マース (MaaS)	ICTを活用して、自家用車以外の全ての交通手段による移動を1つのサービスとして捉え、シームレスにつなぐ新たな『移動』の概念 Mobility as a Service
マルチモーダル交通体系	道路、鉄道、空港、港湾など複数の交通機関の連携を通じて、利用者のニーズに対応した効率的で良好な交通環境が提供される交通体系
メディカルコントロール	救急救命士が救急現場において実施する医療行為の質を医学的に保証し、かつ責任の所在を明確にするための制度的枠組み
【ヤ行】	
ユニバーサルデザイン	バリアフリーが高齢者や障害のある人のために障害を取り除く観点の取り組みであるのに対して、年齢や障害の有無にかかわらず、全ての人が快適に利用できるように製品や建物・環境や機能などをデザインすること
【ラ行】	
ラウンドアバウト	環状交差点。中心の島の周囲を一方向に周回する方式の内、環状の道路に一時停止位置や信号機がないなどの特徴を持ったもの

【踏切道】	
踏切道 (踏切種別)	鉄道と道路が平面交差する部分をいう
第一種踏切	遮断機及び警報機が設置されているもの
第三種踏切	警報機が設置されているもの
第四種踏切	遮断機、警報機が設置されていないもの