

第 1 1 次

松江市交通安全計画(案)

(令和3年度～令和7年度)

～日本一交通事故のない県都松江を目指して～

松江市交通安全対策会議

ま え が き

交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図るため、昭和 45 年 6 月、交通安全対策基本法（昭和 45 年法律第 110 号）が制定され、これに基づき昭和 46 年度以降 10 次にわたり国は交通安全基本計画を、県では島根県交通安全計画が作成されました。

松江市においては、昭和 50 年度の第 2 次から松江市交通安全計画を作成し、国の地方行政機関、県、警察及び関係機関・団体等と一体となって陸上交通の安全対策を強力に実施してきました。その結果、交通事故発生件数は大幅に減少し、交通事故死者数も、年によって増減はあるものの、減少傾向にあり、近年は 5 人前後で推移しています。

しかし、高齢者の交通事故防止など課題も多く、地方創生の基本目標である「住みやすさ」に通じる安心・安全なまちづくりを進めるためには、人命尊重の理念のもと、より一層の交通事故防止が必要です。

そのためには、従来にも増して関係機関・団体はもちろん、市民一人ひとりが積極的に取り組むことが求められていますが、新型コロナウイルス感染症の感染拡大により、市民生活は大きな影響を受けており、それを踏まえた交通安全対策も必要となっています。

本計画は、このような状況の下、交通安全対策基本法第 26 条の規定により、令和 3 年度から令和 7 年度までの 5 年間に、松江市において講ずべき交通安全に関する施策の大綱として定めたものであり、第 10 次計画に引き続き、県庁所在地における人口 10 万人当たりの交通事故発生件数を全国最少とし、「日本一交通事故のない県都松江」を目指すこととしました。

この計画の実施にあたっては、交通の状況や地域の実態を十分に把握し、関係機関・団体と密接な連携を保ちながら推進することとしており、市民の皆様のご理解と積極的なご協力、ご支援をお願いいたします。

目 次

計画の基本的な考え方

- 1 計画の基本理念 1
 - (1) 日本一交通事故のない県都松江を目指して
 - (2) 人優先の交通安全思想
 - (3) 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を踏まえた対策
 - (5) 市民生活等の変容を踏まえた交通安全対策
- 2 計画の性格・期間 3
 - (1) 計画の性格
 - (2) 計画期間
- 3 交通安全計画における目標 3
 - (1) 道路交通の安全についての目標
 - (2) 踏切道における交通安全についての目標

第1章 道路交通の安全

- 第1節 道路交通事故の現状 5
 - I 全国及び島根県の交通事故発生状況 5
 - II 松江市の交通事故発生状況 5
- 第2節 道路交通の安全についての対策 7
 - I 今後の道路交通安全対策を考える視点 7
 - 1 高齢者及び子供の安全確保
 - 2 歩行者及び自転車の安全確保
 - 3 生活道路における安全確保
 - 4 先端技術の活用推進
 - 5 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進
 - 6 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 9
 - 1 道路交通環境の整備 9
 - (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) 高速自動車国道等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) 交通需要マネジメントの推進

(11) 災害に備えた道路交通環境の整備	
(12) 総合的な駐車対策の推進	
(13) 道路交通情報の充実	
(14) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備	
2 交通安全意識の普及徹底	14
(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育等の推進	
(2) 効果的な交通安全教育の推進	
(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進	
(4) 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進	
(5) 市民の参加・協働の推進	
3 安全運転の確保	20
(1) 運転者教育等の充実	
(2) 安全運転管理の推進	
(3) 事業用自動車の安全プラン等に基づく安全対策の推進	
(4) 交通労働災害の防止等	
(5) 道路交通に関連する情報の充実	
4 車両の安全性の確保	22
(1) 自動車の検査及び点検整備の充実	
(2) 自転車の安全性の確保	
5 道路交通秩序の維持	23
(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) 暴走族等対策の強化	
6 救助・救急活動の充実	24
(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 被害者支援の充実と推進	26
(1) 交通事故相談業務の充実	
(2) 損害賠償の請求についての援助等	
(3) 交通事故被害者支援の充実強化	
(4) 無保険（無共済）車両対策の徹底	
第2章 踏切道における交通の安全	
第1節 踏切事故のない県都松江を目指して	28
第2節 踏切道における交通の安全についての対策	28
I 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点	28

Ⅱ	踏切道における交通安全対策	28
1	踏切道の立体交差化、構造の改良の促進	
2	踏切保安設備の整備及び交通規制の実施	
3	踏切道の統廃合の促進	
4	その他踏切道の交通の安全及び円滑化等を図るための措置	

参 考 資 料	31
---------	----

計画の基本的な考え方

1 計画の基本理念

(1) 日本一交通事故のない県都松江を目指して

松江市内においては、交通事故により毎年多くの人が被害に遭われており、その数が災害や犯罪等他の危険によるものと比べても圧倒的に多いことを考えると、交通安全の確保は、「安全で安心なまちづくり」を進めていくための重要な要素です。

これまで交通安全の総合的な推進を図るため、交通安全対策基本法（昭和 45 年法律第 110 号）に基づき、昭和 46 年以降、5 年ごとに 10 次にわたって国では交通安全基本計画、県においては島根県交通安全計画が策定され、松江市においては昭和 50 年度の第 2 次から「松江市交通安全計画」を策定し、各種の施策を実施してきました。

その結果、交通事故発生件数、死者数、負傷者数のいずれも大幅に減少したところですが、全死者数に占める高齢者の割合が著しく高まっており、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。

交通事故が大幅に減少したとはいえ、毎年、多くの人が死傷被害を受けておられ、更なる対策の実施が必要であることは言うまでもありません。そこで、人命尊重の理念に立ち、人優先の交通安全意識の定着を一層進め、「日本一交通事故のない県都松江」を実現するため、令和 3 年度を初年度とする「第 11 次松江市交通安全計画」を策定し、実効性のある対策を重点的かつ計画的に推進します。

(2) 人優先の交通安全思想

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、特に高齢者、障がい者、子供等の交通弱者の安全を一層確保することが必要です。また、思いがけず交通事故被害者等となった方に対して、一人ひとり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、施策を推進します。

(3) 高齢化が進展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、高齢歩行者の交通事故とともに、高齢運転者による事故が、喫緊の課題です。そして、これに合わせて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。

今後、高齢化が進展する中、年齢や障がいの有無等に関わりなく安全に移動することができ、安心して移動を楽しみ豊かな人生を送ることができる社会

を交通関係者の連携によって構築することを目指します。

(4) 交通社会を構成する三要素を踏まえた対策

交通社会を構成する「人」、自動車などの「交通機関」及び活動する場としての「交通環境」の三つの要素について、交通事故の未然防止対策、発生した事故対策などを、相互の関連を考慮しながら、重点事項を定めて効果的に推進します。

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、運転の管理の改善等を図り、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。

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。

イ 交通機関に係る安全対策

人間はエラーを犯すものとの前提の下で、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、安全水準の維持、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、施設の老朽化対策等を図るものとします。

また、交通環境の整備に当たっては、人優先の考えの下、人と自動車の混合交通に起因する接触の危険をできるだけ排除する施策を推進するものとします。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。

(5) 市民生活等の変容を踏まえた交通安全対策

自然災害、治安など様々な安全への要請が高まる中にあっても、確実に交通安全を図るために、安全に関わる関係機関や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。

特に、新型コロナウイルス感染症の感染拡大により、市民生活は大きく変容し、交通の分野にも様々な制約や影響が生じています。これに伴う交通事故発生状況や事故防止対策への影響を、本計画の期間を通じて注視するとともに、

必要な対策に臨機に着手します。

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11次交通安全基本計画及び第11次島根県交通安全計画に基づき、松江市における道路交通の安全及び踏切道における交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱を定めたものです。

(2) 計画期間

この計画の期間は、令和3年度から令和7年度までの5年間とし、この計画に基づき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

目標	①交通事故発生件数	180件以下
	②交通事故死者数	3人以下
	③交通事故重傷者数	35人以下

国：交通事故死者数 2,000人以下、重傷者数 22,000人以下

県：交通事故死者数 15人以下、重傷者数 170人以下

高齢者交通事故死者数 全交通事故死者数の半数以下

① 交通事故発生件数

この目標は、第10次の本計画において、「日本一交通事故のない県都松江を目指して」という基本理念の下、全国の県庁所在地と比較して人口10万人当りの交通事故発生件数が最少となることを目指し、本市独自に設定したのですが、わずかに達成に至りませんでした。

そこで、引き続き全国の県庁所在地と比較して人口10万人当りの交通事故発生件数が最少となるよう、年間の交通事故件数を180件以下とすることを目指します。

② 交通事故死者数

国の第11次交通安全基本計画及び第11次島根県交通安全計画を踏まえ、本計画においても、市民の理解と協力のもと、関係機関等と連携して、人命尊重の理念に基づき、究極的には交通事故のない社会を目指しながら、令和

7年までに年間の24時間死者数を3人以下とすることを目指します。

③ 重傷者数

重傷者が発生する事故を防止する取組みが死者数の減少にもつながることから、交通安全対策の諸施策を総合的かつ強力に推進し、令和7年までに年間の交通事故重傷者数を35人以下とすることを目指します。

④ その他

第11次島根県交通安全計画においては、「高齢者交通事故死者数 全交通事故死者数の半数以下」という目標が掲げられています。

高齢者交通事故死者数の抑止は最重点事項ですが、本計画では交通事故死者数の抑止目標を「3人以下」と少数としており、高齢者と高齢者以外とを区別する意味が薄くなっています。そこで、高齢者と高齢者以外とを区別することなく、全死者数を抑止するという考えに立ち、高齢者交通事故死者数に関する目標は設定しないこととしました。

(2) 踏切道における交通安全についての目標

目標	踏切事故件数ゼロ
----	----------

踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、市民の理解と協力のもと、第2章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

第 1 節 道路交通事故の現状

I 全国及び島根県の交通事故発生状況

全国の交通事故発生件数は、平成 16 年をピークに減少が続き、第 10 次交通安全基本計画の最終年である令和 2 年中は 309,178 件と、ピーク時の 3 分の 1 まで減少しました。死者数も、令和 2 年中は 2,839 人で、現在の統計になって初めて 3,000 人未満となりましたが、24 時間死者数を 2,500 人以下という第 10 次交通安全基本計画の目標の達成には至りませんでした。

島根県の交通事故発生件数もここ近年減少が続いており、第 10 次交通安全対策期間の最終年である令和 2 年中は 737 件と、10 年前の平成 22 年と比較して 60 パーセント以上減少しました。死者数も、ここ近年増減を繰り返しながらも減少傾向にあり、令和 2 年中は 18 人で、「死者数 18 人以下」という第 10 次交通安全計画の目標が達成されました。

II 松江市の交通事故発生状況

本市における第 10 次松江市交通安全計画（以下「10 次計画」という。）期間中の交通事故発生状況は下表のとおりです。

第 10 次交通安全計画期間中の交通事故発生状況

	発生件数	死者数	負傷者数		
			重傷	軽傷	負傷者計
平成 28 年	478 (22)	6 (1) ~ 3	51 (2)	488 (24)	539 (26)
平成 29 年	455 (17)	3 (0) ~ 2	48 (2)	477 (19)	525 (21)
平成 30 年	374 (12)	5 (0) ~ 3	65 (3)	364 (14)	429 (17)
令和元年	339 (9)	7 (0) ~ 5	75 (1)	317 (9)	392 (10)
令和 2 年	235 (5)	4 (1) ~ 3	51 (2)	218 (6)	269 (8)

注 1：各欄の（ ）内は高速道等における件数

注 2：死者数欄の～以下の数値は死者数のうちの高齢者数

10 次計画では

- ① 交通事故発生件数 360 件以下（内高速道等 10 件）
- ② 交通事故死者数 4 人以下（同 上 1 人）

③ 交通事故死傷者数 440 人以下（同 上 10 人）

④ 高齢者交通事故死者数 全交通事故死者数の半数以下

という目標を設定し、各種事故防止対策を推進してきました。その結果、毎年着実に発生件数が減少し、特に、最終年に当たる令和 2 年は、コロナ禍の中で交通量が減少した等の特殊事情はあったものの、著しく事故件数が減少し、抑止目標のうち、交通事故発生件数、交通事故死者数、交通事故死傷者数について目標を達成することとなりました。

しかし、高齢者の交通事故死者数は、平成 28 年は全死者数の半数であったものの、翌年以降は全死者数の半数以上を占め、目標達成には至らず、高齢者の事故防止が引き続き大きな課題となっているところです。

なお、10 次計画では、「日本一交通事故のない県都松江を目指して」という基本理念の下、全国の県庁所在地と比較して、人口 10 万人当りの交通事故発生件数が最小となることを目指しましたが、令和 2 年の松江市の状況は、発生件数、死傷者数ともに全国で 2 位でした。

第2節 道路交通の安全についての対策

近年、松江市内においては、交通事故件数や死者数、負傷者数が着実に減少しており、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っ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7つの柱で交通安全対策を実施します。

- | | |
|---------------|---------------|
| 1 道路交通環境の整備 | 5 道路交通秩序の維持 |
| 2 交通安全意識の普及徹底 | 6 救助・救急活動の充実 |
| 3 安全運転の確保 | 7 被害者支援の充実と推進 |
| 4 車両の安全性の確保 | |

今後、交通安全対策の実施にあたっては、次のような視点を重視して対策を進めます。

I 今後の道路交通安全対策を考える視点

1 高齢者及び子供の安全確保

近年、高齢者が交通事故に関与する割合が極めて高く、高齢者が安全にかつ安心して外出、移動できるような交通社会の形成が必要です。

そのためには、高齢者が歩行又は自転車等を交通手段とする場合と自動車を運転する場合など、その実態に応じたきめ細かな交通安全対策が重要となります。特に、高齢者の交通安全を図っていくためには、高齢者の身近な地域で、生活に密着した交通安全活動を推進する必要があります。

また、運転免許返納後の、高齢者の移動を伴う日常生活を支えるための対策とも連携を深めつつ推進すること、加えて、バリアフリー化された道路交通環境の形成も重要です。

一方、安心して子供を生み、育てることができる社会の実現には、子供を交通事故から守る交通安全対策が欠かすことはできません。このため、心身の発達段階や地域の交通情勢に応じた交通安全教育の推進や、通学路等における歩道等の歩行空間の整備等を推進する必要があります。

2 歩行者及び自転車の安全確保

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す。

そのため、人優先の考えの下、子供が日常的に集団で移動する通学路等において、横断歩道の設置や適切な管理、歩道の整備など、安全・安心な歩行空間の確保を一層進めていく必要があります。

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り得るものです。そこで、全ての年齢層へのヘルメット着用の推奨、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していく必要があります。また、自転車の安全利用を促進するためには、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走行空間の確保を積極的に進める必要があります。さらに、自転車利用者の安全意識の醸成を図る必要もあります。

3 生活道路における安全確保

生活道路においては、高齢者、障がい者、子供を含む全ての歩行者や自転車が安全で安心して通行できる環境を整備していくことが求められます。

そこで、ゾーン30の設定等の道路交通環境の整備、適切な交通指導取締りの強化、安全な走行方法の普及等の対策を講じていく必要があります。また、幹線道路を走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も必要です。そして、そのためには、地域住民の主体的な参加と取組が不可欠であり、地域の中心的な役割を果たす人材の育成も重要となります。

このような取組を続けることにより、「生活道路は人が優先」という意識が深く浸透することを目指します。

4 先端技術の活用推進

衝突被害軽減ブレーキを始めとした先端技術の活用が進んでおり、今後もサポカーの普及や運転者の運転操作誤りによる事故を未然に防止する安全運転支援システムの発展・普及、自動運転の実用化などにより、交通事故の減少が期待されます。

その他にも、技術発展を踏まえたシステムを導入し、安全の確保を実現していく必要があります。

5 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進

交通事故の発生時間、場所、形態、原因等の詳細な分析に基づき、よりきめ細かな対策を効果的かつ効率的に実施し、交通事故抑止に生かしていく必要があります。

6 地域が一体となった交通安全対策の推進

交通安全対策においては、市、関係団体、住民等が協働し、地域の課題の解決に取り組んでいくことが重要です。そのためには、地域住民が交通安全対策に高い関心を持つことが必要であり、それに資するため、交通事故情報の提供に一層努めます。

また、地域における交通安全活動を支える人材の高齢化が進んでいるため、若

い世代の地域住民が、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

- 交通事故には、道路交通環境が大きく影響していると考えられ、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、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、子供を事故から守り、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。

(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】

ア 生活道路における交通安全対策の推進【重点事項】

交通事故の多いエリアにおいて、自治体、地域住民等が連携し、徹底した通過交通の排除や車両速度の抑制等のゾーン対策に取り組み、子供や高齢者等が安心して通行できる道路空間の確保を図ります。

生活道路及び生活道路に接する国道・幹線道路等については、歩行者・自転車利用者の安全な通行を確保するため、最高速度を 30 キロメートル毎時の区域規制を前提とした「ゾーン 30」などの低速度規制や通行禁止等の交通規制を実施するほか、公安委員会と道路管理者が連携し、歩道の整備、路側帯の設置・拡幅、信号灯器の LED 化、道路標識・標示の高輝度化等の安全対策を実施します。

イ 通学路等における交通安全の確保【重点事項】

通学路等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を実施するとともに、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、中学校に通う生徒、小学校、幼稚園、保育所及び児童館等に通う児童や幼児の通行の安全を確保するため、通学路、通園路の歩道整備を推進するとともに、路側帯のカラー舗装、防護柵等の設置、信号機の改善・整備、横断歩道の拡充等により安全・安心な通学路等の整備を図ります。

ウ 高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備【重点事項】

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、歩道の段差・傾斜・勾配の改善、音響式信号機、歩車分離式信号、エスコートゾーン（横断歩道上に設置され、道路を横断する視覚障がい者が横断方向の手がかりとする点字ブロック等の突起体の列）、障がい者用の駐車ます等を有する自動車駐車場等を整備します。

また、松江市歩道整備計画に基づき、誰もが歩きやすい幅の広い歩道の整備等を連続的・面的に実施します。

さらに、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二輪車、放置自転車等の取締り、撤去を推進します。

(2) 高速自動車国道等の更なる活用促進による生活道路との機能分化【重点対策】

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、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。

(3) 幹線道路における交通安全対策の推進【重点事項】

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、計画的に交通安全施策に取り組むとともに、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ってもらうというものです。

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、効果的・効率的な実施に努め、少ない予算で最大の効果を獲得できるよう、「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。

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」においては、信号機の改良、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、区画線等の整備、道路照明・視線誘導標等の設置等、集中的な交通事故抑止対策を推進します。

ウ 幹線道路における交通規制

一般道路については、道路構造、交通安全施設の整備状況、交通状況、交通事故の発生状況等を勘案しつつ、速度規制及び追越しのための右側部分の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。

また、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、二次事故の防止を図ります。

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。

オ 適切に機能分担された道路網の整備

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。

また、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、バイパス及び環状道路等の整備を推進します。

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、事故多発等により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、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。

キ 改築等による交通事故対策の推進

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、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、自転車道や自転車専用通行帯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。

また、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、交差点の改良等を推進します。

さらに、交通流の実態を踏まえつつ、植樹帯の設置、路上駐停車対策等の推進を図るとともに、歴史的環境の残る地区においては、歴史的地区への誘導路、地区内の生活道路、歴史的みちすじ等の整備を体系的に推進します。

(4) 交通安全施設等整備事業の推進

社会資本整備重点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、事故実態の調査・分析を行いつつ、次の観点で重点的、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。

- 歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進
- 幹線道路対策の推進
- 交通円滑化対策の推進
- 道路交通環境整備への住民参加の促進

(5) 高齢者等の移動手段の確保・充実

高齢者を始めとする地域住民の移動手段の確保・充実を図るため、鉄道、バス、タクシー等の公共交通機関の確保・維持を図るための取り組みを推進するとともに、新たなモビリティサービス等、地域課題の解決に資する新たな取り組みを支援します。

(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。

(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策定し、無電柱化を推進します。

(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。

特に、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、点検・見直しを進めます。駐車規制については、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。

また、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、信号表示の調整等の運用改善を推進します。

(9) 自転車利用環境の総合的整備【重点事項】

歩行者と自転車の事故を防止するため、自転車は車両であるとの原則の下、自転車道や自転車専用通行帯等の整備等、自転車利用環境の総合的な整備を推進します。また、自転車専用通行帯をふさぐなど悪質性、危険性、迷惑性の高い違法駐停車車両については、取締りを積極的に実施します。

自転車等の駐車対策については、高齢者、障がい者等の移動の円滑化に資するため、関係機関が連携して違法駐車を防止する取組を推進します。

(10) 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、交差点の改良等の交通容量の拡大、交通管制の高度化等に加え、公共交通機関利用の促進、パークアンドライドの推進、時差通勤等により、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。

(11) 災害に備えた道路交通環境の整備【重点事項】

大規模地震、豪雨・豪雪等の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。また、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、交通安全施設の高度化整備を推進するとともに、計画的な更新による適切な維持管理を推進します。

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、必要な交通規制を迅速かつ的確に実施するとともに、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を推進します。

(12) 総合的な駐車対策の推進【重点事項】

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、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、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。放置車両確認事務の民間委託実施地域においては、道路環境や交通環境の変化に対応した適正な取締りを実施するために、駐車監視員活動ガイドラインの見直し等適切に対応します。

さらに、違法駐車排除及び自動車の保管場所の確保に関し、積極的な広報・啓発活動を行うとともに、関係機関・団体との密接な連携の下、違法駐車を排除しようとする気運の醸成・高揚を図ります。

(13) 道路交通情報の充実

安全で円滑な道路交通を確保するためには、運転者に対して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を図ります。

また、時間別・車種別等の交通規制の実効を図るため、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を進めるとともに、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。

(14) 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あり、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・路面凍結対策等の地域に応じた安全の確保を図ります。

2 交通安全意識の普及徹底

- 交通安全の推進には、市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、市民一人ひとり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、市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、交通事故全体に占める高齢者が関わる交通事故の割合が増加傾向にあります。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啓発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

ア 幼児に対する交通安全教育の推進

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、交通マナーの実践を習慣づけるよう、幼稚園、保育所等において、家庭及び関係機関が連携・協力を図りながら、日常的教育・保育活動のあらゆる場面をとらえて交通安全教育を計画的かつ継続的に行います。

幼児の保護者が常に幼児の手本となって安全に道路を通行するなど、家庭において適切な指導ができるよう保護者に対する交通安全講習会等の実施に努めます。

また、松江市交通指導員や松江市交通安全地区教育指導員等交通ボランティアによる幼児に対する通園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。

イ 小学生に対する交通安全教育の推進

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ことができるよう、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、効果的な交通安全教育を推進します。

また、児童の保護者が日常生活の中で模範的な行動をとり、歩行中、自転車乗用中等実際の交通の場面で、児童に対し基本的な交通ルールや交通マナーを教えられるよう、保護者を対象とした交通安全講習会等を開催します。

さらに、松江市交通指導員や松江市交通安全地区教育指導員等交通ボランティアによる通学路におけ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。

ウ 中学生に対する交通安全教育の推進

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、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、効果的かつ重点的な交通安全教育を推進します。

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。

エ 高校生に対する交通安全教育の推進

高校生が、日常生活における交通安全に必要な事柄、特に、二輪車の運転者及び自転車の利用者として安全に道路を通行するために必要な技能と知識を習得し、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、高校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、実技指導等を含む実践的な交通安全教育の充実を図るとともに、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。

関係機関・団体は、高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、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の作成・配布、交通安全教室、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。

オ 成人に対する交通安全教育の推進

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取得後の運転者の教育を中心として行うほか、社会人、大学生等に対する交通安全教育の充実に努めます。

特に、運転者としての社会的責任の自覚、安全運転に必要な技能及び技術、危険予測・回避の能力の向上、交通事故被害者の心情等交通事故の悲惨さに対する理解、交通安全意識・交通マナーの向上を図ります。

また、公民館等の社会教育施設における交通安全のための諸活動を促進するとともに、関係機関団体、交通ボランティア等による活動を促進します。

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を理解しても

らい、歩行者には運転者側から見た歩行者や自転車の危険行動や道路における安全行動について、運転者には道路及び交通の状況に応じて安全に道路を通行するために必要な実践的スキル及び交通ルール等の知識を習得してもらい、自ら納得して安全な交通行動を実践することができることを目指します。

(7) 高齢者に対する交通安全教育を推進するため、交通安全指導担当者の養成、指導体制の充実に努めるとともに、地域における交通安全リーダーを対象とした参加・体験・実践型の交通安全教育を推進します。

(8) 関係団体、交通ボランティア、医療機関・福祉施設関係者等と連携して、特に交通安全教育を受ける機会がなかった高齢者を中心に、個別世帯訪問指導や交通安全教育機器等を活用した交通安全教室等の開催等、高齢者に対する社会教育活動・福祉活動、各種の催し等の多様な機会を活用した交通安全教育を実施します。

(9) 平素から高齢者と接する機会が多い福祉関係者をはじめ民間ボランティア等と連携し、全高齢者を対象に家庭訪問による個別指導や助言等が地域全体で行われるよう努めます。その際、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。

(10) 高齢運転者に対しては、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とともに、高齢者クラブ等関係機関・団体等と連携して、交通安全教室等の受講機会の拡大を図ります。

(11) 地域が一体となって高齢者の安全確保に取り組み、地域の実態に応じた適切な助言等が行われるよう、世代間交流の促進に努めます。

キ 障がい者に対する交通安全教育の推進

障がい者に対しては、交通安全のために必要なスキル及び知識を習得してもらうため、地域における福祉活動の場を活用した参加・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。また、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。

ク 外国人に対する交通安全教育の推進

定住外国人に対して母国とのルールの違いや交通安全に対する考え方の違いを理解してもらう交通安全教育に努めるとともに、外国人を雇用する使用者等を通じて、外国人の講習会等への参加を促進します。

また、訪日外国人に対しても、関係機関団体と連携し、広報啓発活動に努めます。

(2) 効果的な交通安全教育の推進【重点事項】

高齢者をはじめとした受講者が、安全に道路を通行するために必要なスキル及

び知識を習得し、その必要性を理解してもらうため、参加・体験・実践型の交通安全教育方法を活用します。

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等を見直し、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努めるなど、社会やライフスタイルの変化、技術の進展を踏まえた、効果のある交通安全教育を推進します。

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。

(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進

ア 交通安全県民運動への積極的な参加

県民一人ひとりが交通ルールの遵守と交通マナーの実践を習慣付け、交通事故のない安全で安心なしまねの実現を図ることを目的に「島根県交通安全県民運動実施要綱」が定められています。この要綱に基づく各種交通安全運動や「交通安全県民の日」における一斉街頭指導等を組織的・継続的に展開します。

さらに、春・秋の全国交通安全運動初日の一斉行動、自転車マナーアップ作戦など、市民参加の交通安全運動を促進します。

イ 高齢者の交通事故防止対策の推進【重点事項】

高齢者の交通事故防止に関する県民の意識を高めるため、「市報松江」をはじめ各種広報媒体を活用し、積極的な広報啓発活動を展開します。

また、高齢者に対し、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣付けるとともに、危険を回避するための補償歩行・補償運転について定着を図ります。さらに、高齢運転者の安全意識を高める高齢運転者標識の積極的な使用の促進を図ります。

他の年齢層には、高齢者の特性を理解させ、高齢者を守る思いやりのある運転意識の定着を図ります。

ウ 横断歩行者の安全確保【重点事項】

信号機のない横断歩道での事故では、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。

また、歩行者に対しては、横断歩道を渡ること、信号機のあるところでは信号に従うといった交通ルールの周知を図るほか、運転者に対して横断する意思を明確に伝え、安全を確認してから横断を始めること等の交通安全教育

等を推進します。

エ 自転車の安全利用の推進【重点事項】

自転車は、道路を通行する場合、車両としてのルールの遵守とマナーの実践が必要です。自転車乗車中の交通事故防止や自転車の安全利用を促進するため、「松江市自転車安全利用条例」の更なる浸透と「自転車安全利用五則」による正しい乗り方についての普及啓発を強化し、自転車の歩道通行時におけるルールや、運転中のスマートフォン等の操作、イヤホン等使用の危険性、早めのライト点灯の徹底と自転車側面への反射材取付けによる視認性向上促進等について周知を図ります。

また、関係事業者と協力し、自転車の点検整備や損害賠償責任保険等への加入促進等（TS マークの普及を含む）の対策を推進するとともに、自転車事故被害軽減対策として、ヘルメットの重要性の理解促進を図り、幼児・児童のヘルメット着用の徹底を図るほか、全ての年齢層の自転車利用者に対してもヘルメットの着用を推奨します。

オ 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【重点事項】

交通事故が発生した場合の被害軽減のため、後部座席を含めた全ての座席のシートベルトの正しい着用を推進するため、関係機関・団体等との協力の下、交通安全運動などあらゆる機会・広報媒体を通じて積極的な着用徹底の普及啓発活動を展開します。

カ チャイルドシートの正しい使用の徹底【重点事項】

交通事故が発生した場合に幼児の被害軽減のため、関係機関・団体が一体となり、交通安全運動などあらゆる機会・広報媒体を通じて積極的な普及啓発活動を展開します。

チャイルドシートの使用効果及び使用方法について、幼稚園、保育所や松江市幼稚園白鳥クラブ連合会等と連携した保護者等に対する効果的な広報啓発・指導に努めるとともに、チャイルドシートを利用しやすい環境づくりを支援します。

キ 早めのライト点灯と反射材の普及促進【重点事項】

歩行中の交通事故死者のうち、多くが夜間に発生しており、ドライバーには、早めのライト点灯と上向きライトへのこまめな切り替え、夕暮れ時から夜間における歩行者及び自転車利用者には、反射材の着用普及を図るため、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、関係機関・団体と連携し、反射材の視認・着用効果を理解させる交通安全教育を強化します。

反射材の普及に際しては、全年齢層を対象とし、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していきます。

ク 飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立【重点事項】

飲酒運転が未だ根絶に至らない現状を踏まえ、運転者には飲酒運転の厳罰化について、繰り返し教育するとともに、酒酔い体験ゴーグルや自動車教習所における飲酒運転体験教室等、飲酒が運転に及ぼす影響を実感できる教育を推進します。

また、交通関係機関・団体や酒類販売業者等関連業界と連携し、広報啓発・飲酒運転根絶署名簿の提出・ハンドルキーパー運動の推進及びアルコール検知器を活用した運行前検査の励行に取り組みます。

さらに、地域、職域等における飲酒運転根絶の取り組みを更に進め、「飲酒運転をしない、させない」という県民の規範意識の確立を図ります。

ケ 効果的な広報の実施

交通安全に関する広報については、関係機関・団体と連携し、市民一人ひとりが交通安全を自らの問題としてとらえ、これを実践するような効果的な広報活動を実施します。

特に、交通安全における地域・家庭の役割は極めて大きいことから、「市報松江」をはじめ家庭向け広報媒体を積極的に活用し、家庭に浸透するきめ細かな広報の充実に努めます。

また、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、交通事故発生状況や交通死亡事故多発警報の発令時の情報提供など、各地区交通安全対策協議会、公民館等に対するタイムリーな情報提供を行います。

(4) 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進【重点事項】

民間団体や交通ボランティア等が主体となった交通安全教育・普及啓発活動を促進するため、交通安全指導者の養成等諸活動に対する支援や交通安全に必要な資料の提供活動の充実に努めます。

中でも、地域の交通安全対策の中核となっている各地区交通安全対策協議会については、定期的に連絡協議会を開催し、交通事故情報等の提供、課題認識の統一等を行い、市民挙げての活動を推進します。

また、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松江市交通指導員及び松江市交通安全地区教育指導員に対し、研修会の実施など、その指導・支援に努めます。

(5) 市民の参加・協働の推進【重点事項】

交通の安全は、市民自らの交通安全に関する意識改革が重要であり、交通安全意識の普及徹底に当たっては、行政、民間団体、企業等と県民が協働し、それぞれの地域に応じた身近な活動を推進します。

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、これから運転する者までも含めた教育の充実に努めます。特に、今後大幅に増加することが見込まれる高齢運転者の事故防止対策が重要となっています。
- 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、障がい者や子供を始めとする歩行者や自転車に対する保護意識を徹底する必要があります。
- 企業等については、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等の行う運行管理の充実と交通労働災害防止等の取り組みを進める必要があります。
- 道路交通の安全に影響を及ぼす自然現象に関する適時、適切な情報提供の充実を図る必要があります。

(1) 運転者教育等の充実

ア 運転免許を取得しようとする者に対する教育の充実

安全運転を実践できる運転者を育成するため、運転免許取得前から安全意識を醸成する交通安全教育の充実を図るとともに、取得後においても実際の交通場面で安全に運転する能力を向上させるための教育に努めます。

イ 高齢運転者対策の充実【重点事項】

松江市交通安全地区教育指導員等による高齢者交通安全教室を開催し、地域の実情に即した交通安全教育を推進します。その際には、高齢運転者の安全意識を高めるため、高齢運転者標識（高齢者マーク）の使用促進を図ります。

また、関係機関が連携し、運転経歴証明書の周知を図るなど、自動車等の運転に不安を有する高齢者等が運転免許証を返納しやすい環境の整備を図ります。さらに、高齢者を始めとする地域住民の移動手段の確保に向け、地域公共交通のマスタープラン（地域公共交通計画）の策定や、バス、タクシー等の公共交通機関の確保・維持を図るための取り組みを推進します。

ウ シートベルト・チャイルドシート及び乗車用ヘルメットの正しい着用の徹底

関係機関・団体と連携し、各種講習・交通安全運動等あらゆる機会を通じて、着用啓発活動を積極的に行うとともに、街頭での指導取締りの強化を図ります。

エ 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。

(2) 安全運転管理の推進【重点事項】

事業所内の安全運転管理体制の充実強化を図るとともに、安全運転管理者講習の受講を徹底するなど、安全運転管理者及び副安全運転管理者の資質及び安全意識の向上を推進します。

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、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。

(3) 事業用自動車の安全プラン等に基づく安全対策の推進【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用自動車総合安全プランに基づき、

- 運輸安全マネジメント等を通じた安全体質の確立
- 飲酒運転の根絶
- ICT・新技術を活用した安全対策の推進
- 超高齢社会におけるユニバーサルサービス連携強化を踏まえた事故防止対策
- 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
- 事業用自動車の事故調査委員会の提案を踏まえた対策
- 運転者の健康起因事故防止対策の推進
- 貨物自動車運送事業安全性評価事業の促進等

について関係者（行政、事業者、利用者）が一体となり総合的な取組を推進します。

(4) 交通労働災害の防止等

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

(5) 道路交通に関連する情報の充実

多様化する道路利用者のニーズに応えるため、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。

4 車両の安全性の確保

- 近年、様々な先進安全技術の開発・実用化が急激に進んでおり、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なか、適切な保守管理が重要となります。

(1) 自動車の検査及び点検整備の充実【重点事項】

ア 自動車の検査の充実

自動車検査の高度化を図るとともに、自動車使用者への立入検査、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。

また、民間車検事業者に対する指導監督を強化するとともに、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。

イ 自動車点検整備の充実

(7) 自動車点検整備の推進

自動車ユーザーによる保守管理の徹底を強力に促進するとともに、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、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。

(4) 不正改造車の排除

自動車の安全運行を確保するため、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るとともに、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。

(9) 自動車特定整備事業の適正化

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指導します。

また、自動車新技術の普及等の車社会の環境の変化に対応する必要があることから、整備要員の技術の向上を図ります。

(2) 自転車の安全性の確保

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、夜間における交通事故の防止を図るため、灯火の取付けの徹底と反射器材等の普及促進を図り、自転車の被視認性の向上を図ります。

さらに、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、被害者の救済を図るため、損害賠償責任保険等への加入促進を図ります。

5 道路交通秩序の維持

○ 交通ルール無視による交通事故を防止するためには、交通指導取締り、交通事故事件捜査、暴走族取締り等を通じ、道路交通秩序の維持を図る必要があります、重大事故に直結する悪質性、危険性の高い違反や迷惑性の高い違反に重点を置いた交通指導取締りを推進します。

また、交通事故事件については、適正かつ緻密な捜査を一層推進します。

○ 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) 交通の指導取締りの強化等

ア 一般道路における効果的な指導取締りの強化等【重点事項】

(7) 交通事故抑止に資する指導取締りの推進

事故多発路線等における街頭指導活動を強化し、無免許運転、飲酒運転、妨害運転、著しい速度超過、交差点関連違反等の交通事故に直結する悪質性、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。

特に、飲酒運転・無免許運転については、根絶に向けた取り組みを推進するとともに、引き続き、高齢者、障がい者、子供等の交通弱者の保護の観点に立った指導取締りを推進します。

(4) 背後責任の追及

事業活動に関してなされた過積載、過労運転等の違反については、自動車の使用者等に対する責任追及を徹底するとともに、事業者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、この種の違反の防止を図ります。

(9) 自転車利用者に対する指導取締りの推進

無灯火、二人乗り、信号無視、一時不停止及び歩道通行者に危険を及ぼす違反等に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。

イ 高速自動車国道等における指導取締りの強化等

悪質性、危険性、迷惑性の高い違反を重点とした交通指導取締りを強化するとともに、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に努めます。

(2) 交通事故事件の適正かつ緻密な捜査の一層の推進【重点事項】

交通事故事件の捜査においては、初期段階から捜査の徹底を図り、厳格な責

任追及に努めます。また、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を図ります。

さらに、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。

(3) 暴走族等対策の強化

ア 松江市暴走族根絶対策推進条例の的確な運用

松江市暴走族根絶対策推進条例を効果的に運用し、関係機関との連携を密にし、暴走行為の未然防止と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。

イ 暴走行為者に対する指導取締りの推進

集団暴走行為、爆音暴走行為等に対しては、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。

ウ 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、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、啓発、指導を積極的に行います。

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、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。
- 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

ア 救助・救急体制の整備・拡充【重点事項】

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。

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。

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、普及啓発活動を推進します。そして、心肺蘇生法等の応急手当の知識・実技の普及を図るため、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、広報啓発活動を積極的に推進します。

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登載を推進します。

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を含む）について指導の充実を図ります。

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。

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。

カ 消防防災ヘリ・ドクターヘリによる救急業務の推進

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。

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。

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、市と西日本高速道路株式会社は、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、救急業務実施体制の整備を推進します。

ケ 緊急通報システムの整備

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・警察等に通報することなど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）の普及を図ります。

(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、本市においては、夜間・休日の急傷病人を松江市立病院、松江赤十字病院、松江記念病院、松江生協病院及び玉造病院で対応しており、その充実を図ります。

(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。

7 被害者支援の充実と推進

○ 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し、犯罪被害者等基本法の下、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

松江市のホームページ等を活用して県の交通事故相談所の業務内容の周知を図り、その活用を促進するとともに、民間の犯罪被害者支援団体等との連携を密にし、相談業務の充実を図ります。

(2) 損害賠償の請求についての援助等

交通事故被害者に対し、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。

(3) 交通事故被害者支援の充実強化

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、松江市のホームページ等を活用して周知を図ります。

また、警察等での交通事故相談においては、交通事故被害者等の心情に配慮した相談業務を推進するとともに、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まとめた「交通事故被害者の手引き」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、被疑者の検挙等を連絡する被害者連絡制度の充実を図ります。

(4) 無保険（無共済）車両対策の徹底

自賠責保険（自賠責共済）の期限切れ、掛け忘れの防止を市民に周知するとともに、街頭における指導取締りの強化等により無保険（無共済）車両の運行の防止を徹底します。

第2章 踏切道における交通の安全

第1節 踏切事故のない県都松江を目指して

全国的に踏切事故（鉄道の運転事故のうち、踏切障害及びこれに起因する列車事故をいう。）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。

松江市における踏切事故は、第9次期間以降発生していませんが、踏切事故はひとたび発生すると、重大な結果をもたらすことから、引き続き踏切事故防止対策を総合的かつ積極的に推進し、踏切事故のない県都松江を目指します。

第2節 踏切道における交通の安全についての対策

I 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点

立体交差化、構造の改良、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なお残されている現状にあること、これらの対策が、同時に渋滞の軽減による交通の円滑化や環境保全にも寄与することを考慮し、高齢者等の歩行者対策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します。

II 踏切道における交通安全対策

- | |
|-------------------------------------|
| 1 踏切道の立体交差化、構造の改良の整備促進 |
| 2 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施（高齢者等の歩行者対策の推進） |
| 3 踏切道の統廃合の促進 |
| 4 その他踏切道の交通の安全と円滑化等を図るための措置 |

1 踏切道の立体交差化、構造の改良の促進

主要な道路で交通量の多い踏切道等について、道路の新設・改築に当たっては、極力立体交差化を図り、歩道が狭隘な踏切については、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に歩行者滞留を考慮した事故防止効果の高い構造への改良を促進します。

2 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施

踏切遮断機の整備されていない踏切道について、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、踏切遮断機の整備を行うとともに、自動車交通量の多い踏切道については、事故の発生状況等を勘案し、必要に応じ、障害物検知装置等、より事故防止効果の高い踏切保安設備の整備を関係機関と連携

して取り組みます。

また、必要に応じ、自動車通行止め等の交通規制を実施します。

3 踏切道の統廃合の促進

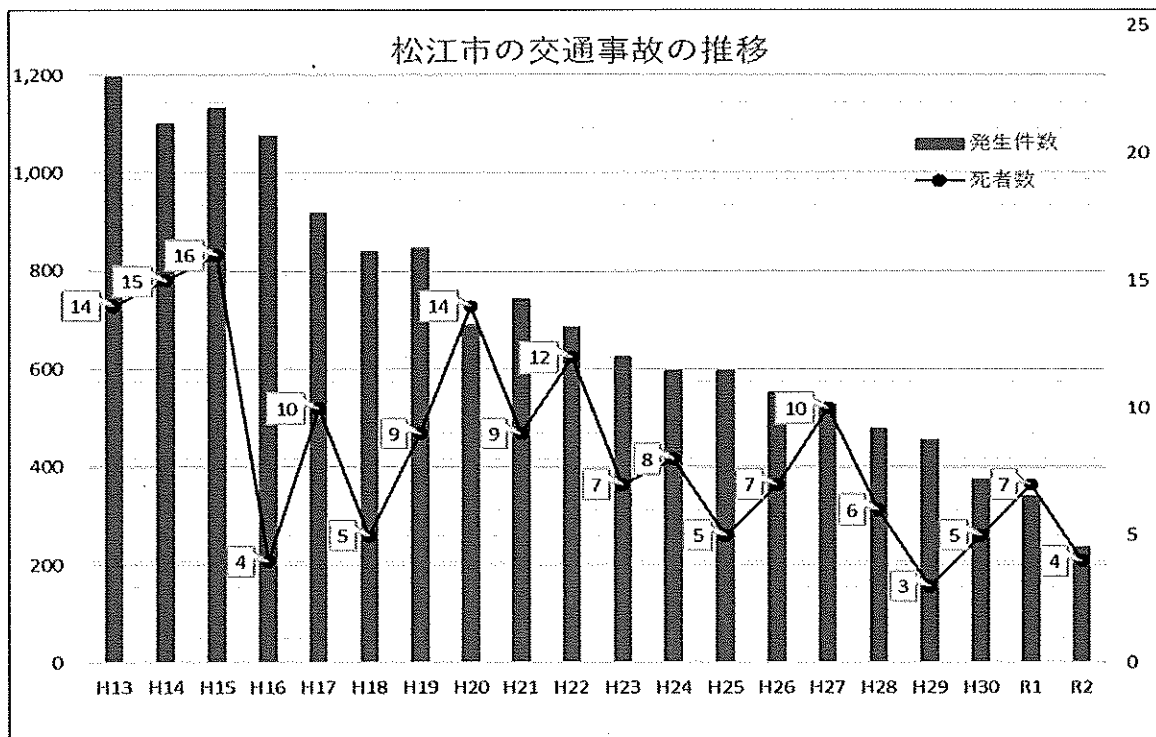
踏切道の構造の改良等の事業の実施に併せて、近接踏切道のうち、その利用状況、う回路の状況等を勘案して、地域住民の通行に特に支障を及ぼさないと認められるものについて、統廃合の促進を図ります。

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

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とともに、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。

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における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ります。

資料1 松江市の交通事故の推移



資料2 交通事故発生状況

注: ()内は一般道の件数

暦 年	H27	H28	H29	H30	R元	R 2
発生件数	526 (507)	478 (456)	455 (438)	374 (362)	339 (330)	235 (230)
死者数	10 (8)	6 (5)	3 (3)	5 (5)	7 (7)	4 (3)
死傷者数	612 (586)	545 (518)	528 (507)	434 (417)	399 (389)	273 (264)
高齢者 死者数	5 (5)	3 (2)	2 (2)	3 (3)	5 (5)	3 (3)
踏切道事故	0	0	0	0	0	0

資料3 道路別発生状況

	国 道					地 方 道				高速道等		計
	9号	54号	431号	432号	485号	主要地方道	一般県道	市道	その他	高速	自専道	
平成28年	93	2	39	18	1	96	35	146	26	1	21	478
平成29年	77	3	36	24	1	78	38	152	29	2	15	455
平成30年	63	0	38	12	1	72	25	126	25	2	10	374
令和元年	56	3	25	18	2	46	34	123	23	0	9	339
令和2年	43	3	15	8	1	37	19	84	20	1	4	235
平均	66.4	2.2	30.6	16	1.2	65.8	30.2	126.2	24.6	1.2	11.8	376.2

資料4 発生場所別状況 (除く、高速道路及び指定自動車専用道)

	交 差 点		単 路				踏切	その他一般交通の用に供する場所	計
	信号機有	信号機無	交差点付近	トンネル	橋	その他			
平成28年	84	66	124	1	7	156	0	18	456
平成29年	64	77	119	5	4	148	0	21	438
平成30年	72	50	85	1	3	132	0	19	362
令和元年	54	74	64	0	5	111	0	22	330
令和2年	38	56	60	2	4	54	0	16	230
平均	62.4	64.6	90.4	1.8	4.6	120.2	0.0	19.2	363.2

資料5 当事者別発生状況 (除く、高速道及び指定自動車専用道)

	全事故			歩行者			自転車			二輪車			原付車(二輪車の内数)		
	件数	死者	傷者	件数	死者	傷者	件数	死者	傷者	件数	死者	傷者	件数	死者	傷者
平成28年	456	5	513	64	3	62	51	0	50	33	1	31	13	0	12
平成29年	438	3	504	42	1	43	62	0	61	30	0	26	16	0	15
平成30年	362	5	412	48	2	48	59	1	56	18	1	17	11	0	10
令和元年	330	7	382	66	3	63	49	1	48	16	1	16	10	0	10
令和2年	230	3	261	38	1	38	34	1	35	11	0	10	5	0	5
平均	363.2	4.6	414.4	51.6	2.0	50.8	51.0	0.6	50.0	21.6	0.6	20.0	11.0	0.0	10.4

	こども			高校生			高齢者(65才以上)			25歳未満運転者		
	件数	死者	傷者	件数	死者	傷者	件数	死者	傷者	件数	死者	傷者
平成28年	13	0	17	10	0	15	155	2	86	105	2	118
平成29年	12	0	17	14	0	22	155	2	99	88	1	107
平成30年	19	0	24	15	0	15	118	3	75	84	1	97
令和元年	6	0	13	12	0	13	128	5	80	62	0	71
令和2年	6	0	14	5	0	6	99	3	61	49	0	62
平均	11.2	0.0	17.0	11.2	0.0	14.2	131.0	3.0	80.2	77.6	0.8	91.0

※上記の運転者は、いずれも関与した事故

資料6 運転免許保有者数

		20歳未満	20歳～29歳	30歳～39歳	40歳～49歳	50歳～59歳	60歳～64歳	65歳以上	計
平成28年	男	954	8,983	11,297	13,774	11,593	6,130	19,172	71,903
	女	702	8,648	11,021	13,750	11,640	5,548	12,240	63,549
	計	1,656	17,631	22,318	27,524	23,233	11,678	31,412	135,452
平成29年	男	952	8,913	11,033	13,748	11,710	6,003	19,396	71,755
	女	697	8,452	10,852	13,624	11,794	5,581	12,869	63,869
	計	1,649	17,365	21,885	27,372	23,504	11,584	32,265	135,624
平成30年	男	910	8,814	10,784	13,626	11,778	5,885	19,642	71,439
	女	638	8,255	10,670	13,437	11,988	5,631	13,521	64,140
	計	1,548	17,069	21,454	27,063	23,766	11,516	33,163	135,579
令和元年	男	868	8,695	10,495	13,533	11,787	5,866	19,711	70,955
	女	690	8,091	10,390	13,338	12,060	5,639	13,931	64,139
	計	1,558	16,786	20,885	26,871	23,847	11,505	33,642	135,094
令和2年	男	908	8,578	10,224	13,344	11,901	5,811	19,964	70,730
	女	702	7,933	10,109	13,190	12,181	5,694	14,470	64,279
	計	1,610	16,511	20,333	26,534	24,082	11,505	34,434	135,009

資料7 自動車保有台数

	貨 物			乗 合		乗 用		特殊・大型		軽 自 動 車			二 輪 車			原付車	小特	合 計
	普通	小型	被 乗 引	普通	小型	普通	小型	特殊	大型	貨物	乗用	特種	251 以上	126- 250	51- 125cc			
平成 28年	3,277	5,420	36	220	207	26,070	41,893	2,171	347	17,781	52,127	340	1,683	1,410	1,417	6,585	1,978	162,952
	8,733			427		67,953		2,518		70,248			4,510					
平成 29年	3,294	5,376	38	211	211	27,117	41,255	2,149	349	17,083	51,673	334	1,760	1,430	1,507	6,352	1,974	162,113
	8,708			422		68,372		2,498		69,090			4,697					
平成 30年	3,286	5,349	34	211	212	28,181	40,406	2,128	347	16,986	52,395	337	1,787	1,448	1,496	6,053	1,951	162,607
	8,669			423		68,587		2,475		69,718			4,731					
令和 元年	3,338	5,258	35	217	212	28,916	39,298	2,155	351	16,949	52,858	339	1,824	1,465	1,511	5,670	1,918	162,314
	8,631			429		68,214		2,506		70,146			4,800					
令和 2年	3,326	5,247	38	212	206	29,721	38,391	2,138	354	16,582	53,224	334	1,878	1,480	1,546	5,302	1,901	161,880
	8,611			418		68,112		2,492		70,140			4,904					

資料8 全国県庁所在地の全事故件数死傷者数(令和2年)

R2	県名	県庁所在地	発生件数	人口10万人 当たり件数	件数順位	死者数	人口10万人 当たり死者数	死者数順位	死傷者数	人口10万人 当たり死傷者数	死傷者数順位
	北海道	札幌市	3,884	198.6	11	30	1.53	21	4,334	221.6	10
	青森県	青森市	604	212.3	20	6	2.11	32	723	254.1	21
	岩手県	盛岡市	475	163.7	5	3	1.03	4	563	194.0	7
	宮城県	仙台市	2,146	202.0	16	11	1.04	6	2,600	244.7	16
	秋田県	秋田市	617	199.3	12	9	2.91	43	721	232.8	13
	山形県	山形市	989	400.6	41	4	1.62	23	1,168	473.1	41
	福島県	福島市	580	200.5	15	8	2.86	42	631	225.9	11
	東京都	東京23区	17,185	180.9	8	100	1.05	7	19,084	201.2	8
	茨城県	水戸市	696	255.4	30	5	1.83	26	871	319.7	34
	栃木県	宇都宮市	1,368	261.7	32	13	2.49	37	1,610	308.0	31
	群馬県	前橋市	2,037	603.6	47	1	0.30	1	2,473	732.7	46
	埼玉県	さいたま市	2,842	218.2	24	14	1.08	9	3,318	254.8	22
	千葉県	千葉市	2,015	207.7	18	10	1.03	4	2,391	246.5	18
	神奈川県	横浜市中区	7,422	198.1	10	48	1.28	14	8,557	228.4	12
	新潟県	新潟市	1,320	166.5	7	11	1.39	17	1,526	192.5	5
	山梨県	甲府市	665	352.3	40	3	1.59	22	783	414.8	40
	長野県	長野市	992	262.4	33	5	1.32	15	1,183	312.9	32
	静岡県	静岡市	3,592	511.4	44	18	2.56	38	4,298	611.9	44
	富山県	富山市	913	218.8	25	7	1.68	24	1,050	251.7	19
	石川県	金沢市	1,032	227.5	26	11	2.42	36	1,174	258.8	27
	福井県	福井市	380	143.7	3	11	4.16	45	426	161.1	3
	岐阜県	岐阜市	842	205.4	17	6	1.46	18	1,033	252.0	20
	愛知県	名古屋市中区	7,975	347.6	38	42	1.83	26	9,366	409.1	39
	三重県	津市	559	199.8	13	10	3.57	44	725	259.1	28
	滋賀県	大津市	733	213.7	23	9	2.62	40	886	258.3	25
	京都府	京都市	2,590	183.4	9	26	1.84	28	2,916	206.4	9
	大阪府	大阪市	8,256	304.1	37	37	1.36	16	9,530	351.1	37
	兵庫県	神戸市	4,477	291.1	36	19	1.24	13	5,270	342.6	36
	奈良県	奈良市	714	199.9	14	4	1.12	11	878	245.8	17
	和歌山県	和歌山市	782	212.0	19	8	2.17	34	885	239.9	15
	鳥取県	鳥取市	189	100.4	1	2	1.06	8	236	125.3	1
	島根県	松江市	230	113.4	2	3	1.48	19	264	130.1	2
	岡山県	岡山市	1,905	268.6	34	20	2.82	41	2,163	305.0	30
	広島県	広島市	1,981	165.6	6	18	1.50	20	2,309	193.0	6
	山口県	山口市	286	148.8	4	5	2.60	39	334	173.7	4
	徳島県	徳島市	892	350.6	39	3	1.18	12	1,037	407.6	38
	香川県	高松市	2,051	478.9	43	18	4.20	46	2,481	581.6	43
	愛媛県	松山市	1,090	212.4	21	11	2.14	33	1,210	235.8	14
	高知県	高知市	774	234.4	29	6	1.82	25	847	256.5	23
	福岡県	福岡市	6,213	403.2	42	14	0.91	3	7,497	486.5	42
	佐賀県	佐賀市	1,344	575.8	46	13	5.57	47	1,729	740.7	47
	長崎県	長崎市	985	233.5	28	8	1.90	30	1,213	287.6	29
	熊本県	熊本市	1,559	212.4	21	8	1.09	10	1,899	258.7	26
	大分県	大分市	1,240	258.8	31	9	2.23	29	1,511	315.4	33
	宮崎県	宮崎市	2,308	572.4	45	9	2.23	35	2,565	636.1	45
	鹿児島県	鹿児島市	1,754	290.1	35	12	1.98	31	1,972	326.1	35
	沖縄県	那覇市	736	228.1	27	2	0.62	2	829	257.0	24

注 人口10万人当たり死傷者の算出には、総務省自治行政局編「住民基本台帳人口要覧」による平成30年1月1日現在数を用いた。
高速道路における事故件数等は含んでいない。

松江市内踏切種別数(1種～4種)

	1種踏切	3種踏切	4種踏切	総計
JR	43	0	1	44
一畑電鉄	22	2	8	32
計	65	2	9	76

松江市内踏切事故件数

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
0	0	0	0	0

注:踏切種別

第1種踏切…遮断機及び警報機が設置されているもの

第2種踏切…一部の時間帯のみ踏切保安係が遮断機を開閉する
ものであり、現在は設置なし

第3種踏切…警報機が設置されているもの

第4種踏切…遮断機及び警報機が設置されていないもの