

第 10 次

八幡浜市交通安全計画

(平成30年度～平成32年度)

～交通事故のない八幡浜市を目指して～

八幡浜市交通安全対策会議

目 次

第1章 八幡浜市交通安全計画とは	1
1 計画の趣旨	1
2 計画の位置づけ	1
3 計画の基本的事項（期間等）	1
第2章 八幡浜市の現状と課題	1
1 八幡浜市の現状	1
（1）八幡浜市の人口動向	1
（2）八幡浜市内の交通事故について	4
2 八幡浜市の交通事情	4
（1）江戸岡交差点周辺の交通事情について	4
（2）中心市街地での違法駐車について	5
（3）道路整備と環境整備について	5
（4）交通安全教育、啓発活動について	6
第3章 八幡浜市が掲げる目標	6
第4章 八幡浜市の交通安全対策	7
1 「大洲・八幡浜自動車道」早期全線開通の推進について	7
2 千代田町ちゃんぽん駐車場の整備について	8
3 市内道路整備と交通安全施設整備について	8
4 交通安全教育、啓発活動の充実について	9
5 市内関係機関の協力体制の推進について	9

第1章 八幡浜市交通安全計画とは

1 計画の趣旨

豊かで活力のある地域づくりを推進することの前提として、安全で安心して暮らせる八幡浜市を実現することが極めて重要である。

人命尊重の理念に基づき、交通事故がもたらす大きな社会的・経済的損失等を勘案して、交通事故のない八幡浜市を目指すべきであり、「人優先」の交通安全思想のもと、高齢者、障がい者、子ども等の交通弱者の安全を守り、自動車と比較して弱い立場にある歩行者に配慮した交通安全施策が必要となる。

交通事故を起こさない、起こさせないという意識の下、悲惨な交通事故の根絶に向けた施策を実施する必要がある。

2 計画の位置づけ

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）が制定された。

これに基づき、昭和46年度以降、9次にわたる愛媛県交通安全計画が示され、同時に八幡浜市においても交通安全計画を作成し、国、県、市、関係民間団体等が一体となって交通安全対策を実施してきた。

3 計画の基本的事項（期間等）

この八幡浜市交通安全計画は、交通安全対策基本法第26条第1項の規定に基づき、平成30年度から32年度までの3年間に講ずべき陸上の交通安全に関する施策の大綱を定めたものである。

なお、地域事情の変化、法律等の改正により修正が必要になった場合は、計画期間内においても変更を行う。

第2章 八幡浜市の現状と課題

1 八幡浜市の現状

（1）八幡浜市の人口動向

表 1.八幡浜市人口

（各年 12 月末現在）

	H25年	H26年	H27年	H28年	H29年	
世帯数	16,875	16,772	16,579	16,436	16,267	
人口	男	17,411	17,126	16,803	16,470	16,138
	女	19,967	19,584	19,128	18,775	18,408
男女合計	37,378	36,710	35,931	35,245	34,546	

資料：八幡浜市住民基本台帳人口・世帯数の推移

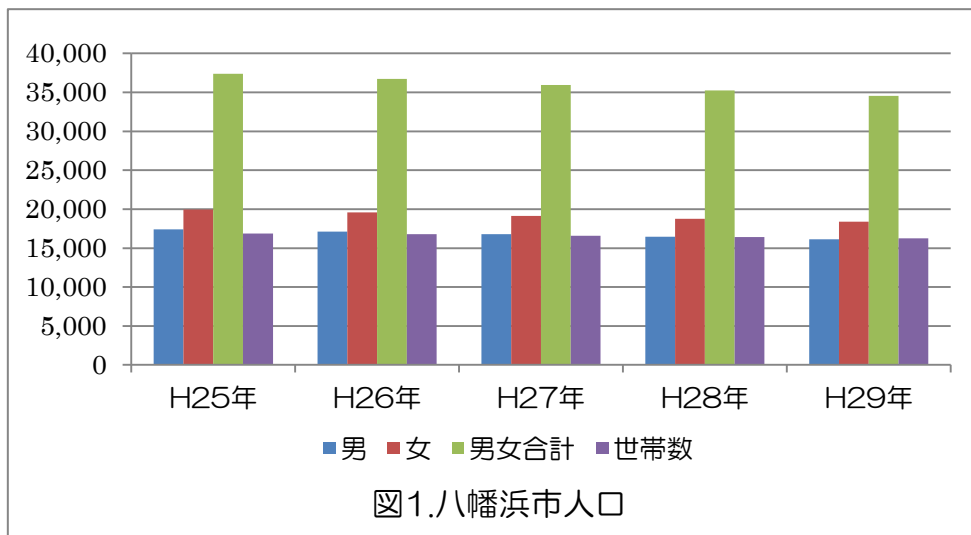


表 2.八幡浜市人口割合 平成 29 年 12 月末現在

	対象	人数	割合
年少人口	0～14 歳	3,367	9.7%
生産年齢人口	15～64 歳	17,939	51.9%
老年人口	65 歳以上	13,240	38.3%

資料：八幡浜市住民基本台帳人口・世帯数の推移

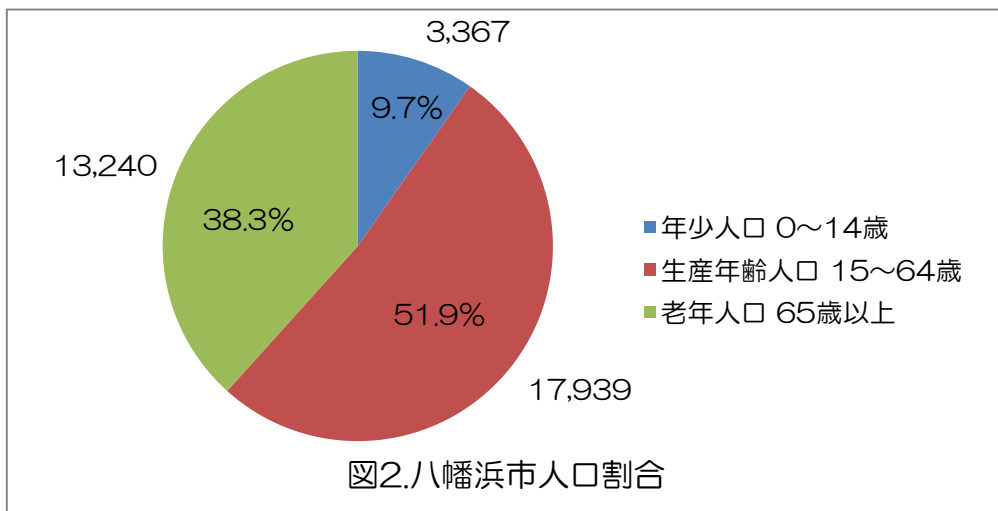
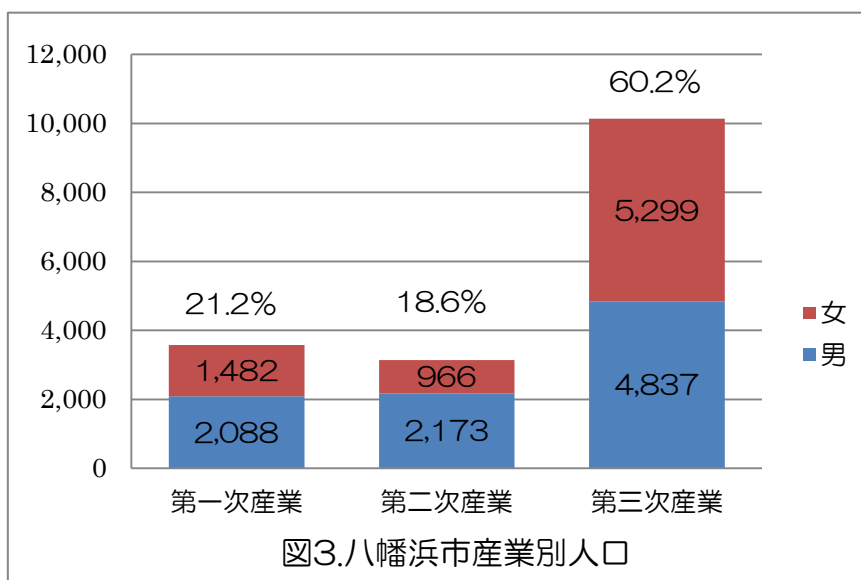


表 3.八幡浜市産業別人口 H27.10 月 1 日現在

	男	女	合計	構成比
総数	9,236	7,821	17,057	100%
第一次産業	2,088	1,482	3,570	21.2%
第二次産業	2,173	966	3,139	18.6%
第三次産業	4,837	5,299	10,136	60.2%

資料：国勢調査



八幡浜市の人口は過去4年間で2,832人減と減少傾向にあるが、交通弱者といわれる「子どもや高齢者」の人口は、合わせて16,607人と人口の48%、約半数を占め、数、割合ともに高い数字を示している。この事は、交通安全対策を施すうえで、特に配慮すべき、重要な事項と思われる。

また、八幡浜市は四国の西の玄関口と言われ、四国と九州を結ぶ海上交通の拠点として重要な役割を果たしている。

八幡浜港の港湾取扱貨物量は、平成24年は11,785,535t、平成28年は12,653,753tと5年間で868,218t増加し、同港のフェリーを主体とした海上運送のニーズが高まっていると思われる。このような経緯から、平成29年12月に就航した新造船フェリーは、その需要に応えるため、積載能力を高めた構造となっており、さらに流通の大きな担い手として存在感を示す一方で、フェリー発着時刻の前後には、市内の主要道路を大型輸送トラックが行き交い、渋滞発生に繋がる原因の一つとなっているという現状もある。

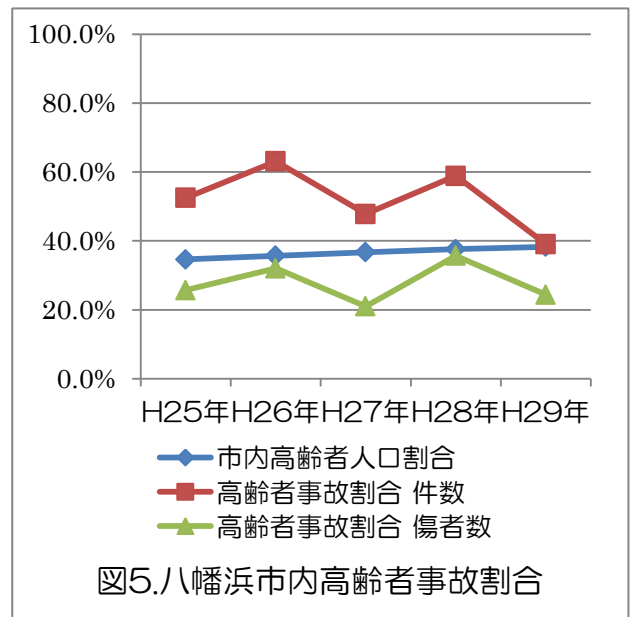
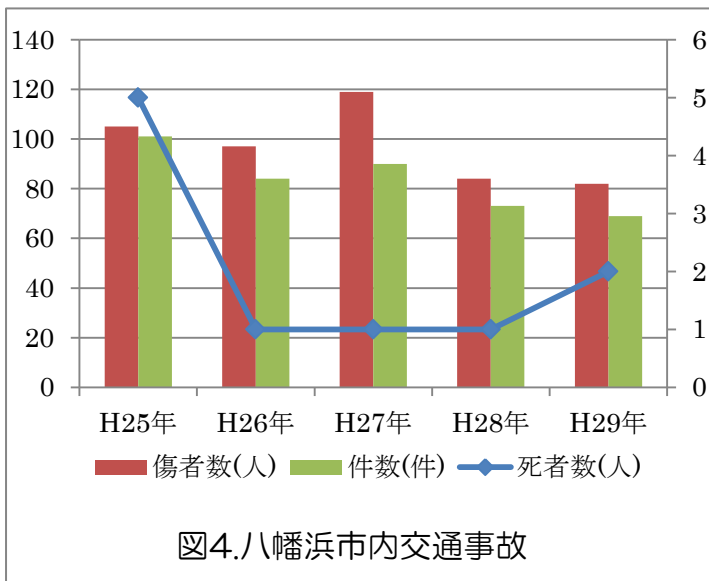
八幡浜市の主要産業は、品質日本一といわれる「みかん」、品質・生産量ともに日本一の「富士柿」などの果樹生産や西日本有数の漁業基地、四国一の規模を誇る八幡浜市水産物地方卸売市場から水揚げされた新鮮で多種多様な水産物で、その主な消費地である都市圏への輸送手段は、大型輸送トラックであり、日常的な水産物輸送や秋・冬季の果樹収穫期には大量の大型輸送トラックが市内中心部だけでなく、道路整備の整っていない周辺部においても盛んに走行している。市の産業を支える重要な役割を担う一方で、市の交通事情を勘案する際には、欠かせない要因の一つであると思われる。

(2) 八幡浜市内の交通事故について

表4.八幡浜市内の交通事故統計 ()内：高齢者数 (各年12月末現在)

		H25年	H26年	H27年	H28年	H29年
件数(件)		101(53)	84 (53)	90 (43)	73 (43)	69 (27)
死者数(人)		5 (3)	1 (1)	1 (1)	1 (1)	2 (2)
傷者数(人)		105(27)	97 (31)	119(25)	84 (30)	82 (20)
市内高齢者人口割合		34.6%	35.7%	36.7%	37.6%	38.3%
高齢者事故割合	件数	52.5%	63.1%	47.8%	58.9%	39.1%
	傷者数	25.7%	32.0%	21.0%	35.7%	24.4%

資料：愛媛県警察本部「交通事故発生状況」



八幡浜市内で発生した交通事故は、平成25年から平成29年の過去5年間においては、平成27年に一時的な増加がみられたが、件数は32件、傷者数は23人減少している。死者数は、0人には至らないまでも低い水準で横ばいの状態である。しかし、平成25年の5名中3名、平成26～29年の5名は、全員高齢者が犠牲となっていることから、交通弱者と言われている高齢者が重大事故の犠牲となるケースが多いことを表している。

また、全事故件数のうち高齢者が関わる割合は、各年全てにおいて人口割合以上の数値となっており、加害者または被害者として、交通事故に関わるケースが多いことが分かる。

2 八幡浜市の交通事情

(1) 江戸岡交差点周辺交通事情について

当該交差点は、市内中心部に位置し、主要道路のすべてが集まる重要な結節

点であり、朝・夕の通学・通勤時、前述のフェリーの発着時刻前後など、慢性的な交通渋滞が問題となっていた。

また、「花火大会・産業まつり」など、大きな集客のあるイベントの際や年間来場者数 100 万人を超える「道の駅・みなとオアシス 八幡浜みなと」に訪れる市内外からの観光客・イベント関係者が行き交い、多くの道路利用者で混み合っている。

上記のほか、江戸岡交差点に繋がる産業通は、市内南部から中心市街地や大洲・佐田岬方面の市外に向かう車両の大半が通行する市内でも交通量の多い道路の一つで渋滞が発生しやすい状況がある。道路沿いには、利用客が多い大型スーパーマーケットや飲食店、コンビニなどが立ち並び、また、幅員の狭い市道が交わる十字交差点が多数あるため、当該道路への車両の出入りや通行車両の発進・停止が盛んに行われる。このような状況から、渋滞車両による死角が原因となり、道路を横断する歩行者と車両・バイク、交差点・店舗を出入りする車両等の接触事故が発生しやすい環境となっている。また、発進・停止を繰り返すことから追突事故も発生しやすい。

当該交差点は産業通方面の車線拡幅工事を行い、平成 28 年 8 月に全方向への車線が整備された。交通渋滞解消に一定の効果が見られたが、未だ混雑している状況があり、全体の交通量の適正化には至っていない。

(2) 中心市街地での違法駐車について

中心市街地に位置する新町商店街、銀座商店街、千代田町商店街、大黒町商店街では、まちのソウルフード「八幡浜ちゃんぽん」の提供店が集中していることもあり、市内外から多くの利用者が食事や買い物を楽しんでいる。

一方で、中心市街地には十分な駐車場が整備されていないことから、車幅の狭い道路にもかかわらず違法駐車が多く見られる。このことが自動車・歩行者など全ての道路利用者の死角を作り、交通事故が発生しやすい危険な状況を生み出すとともに、さらに道路幅を狭め、通行の妨げになる等、交通状況の悪化を招いている。

平成 28 年度内に千代田町の一区画について、車両一方通行規制を解除し、車道と歩道の区画整備を行ったため、違法駐車の数は一時的に減少傾向にあるが、未だ根絶には至らない。地域住民や利用客の安全を守るため、違法駐車の実態を把握する取組を強化する必要がある。

(3) 道路整備と環境整備について

八幡浜市は、山地が多く、平坦地が少ない、急斜面が海岸に迫るような地形となっている。市の主要道路である国道や県道は、山間地を縫うように、また、直線の少ない海岸線を通り、中心市街地に繋がるように整備されている。その

主要道路には業務用・一般を問わず車両が集中し渋滞、離合等が発生しやすい。市街地では、これを避けるために支線道路である幅員の狭い市道に多くの車両が流れ、歩行者や自転車などの道路利用者と相まって混雑をきたす状況がある。

また、周辺部の山間地域や海岸線道路は幅員が狭く、高低差がある道路が多い。多くの市民の生活道路として利用されているが、入り組んだ地形であるためカーブが多く見通しが悪い。地形上、幅員の確保が難しい上に離合箇所が少ないため、利用者が安心して通行できる環境が整っていない道路もある。

このほか、中心市街地は建物が密集し、その間を碁盤目状に幅員の狭い支線道路が通り、場所によっては変則交差点があるなど、見通しが悪く、進行方向が視認しづらい環境にある。

(4) 交通安全教育、啓発活動について

交通事故の一般的な事例としては、車両相互では、追突、出会い頭の事故が多く、人対車では交差点での衝突・接触事故が多い。事故が起こる原因としては、認知ミス、判断ミス、操作ミスの順に多いと言われているが、これらの事故は安全確認の徹底や運転マナーの向上により、事故を未然に防ぎ、被害を軽減できると思われる。

車両単独では、駐車場での操作ミスが多い傾向にある。市内でも「ブレーキとアクセルを間違えた」という事故が大小問わず発生している。

交通社会において優先される立場である歩行者も、一人一人が交通ルールを守り、飛び出しや信号無視など、事故発生の要因を生み出さないことを意識すべきである。

交通安全教育、啓発活動の対象者は、子ども、高齢者、車両等運転者が中心となっているが、年齢や運転免許の有無に関わらず、全ての人が道路を安全に利用する意識が必要であるため、交通安全の教育・啓発活動に関わる各機関が行う各種の交通安全教育、啓発活動を広く市民に周知し、安全確認の徹底や交通マナー遵守の意識を醸成する必要がある。

第3章 八幡浜市が掲げる目標

八幡浜市が交通事故防止の取組を進める上で、

- ①道路整備と環境整備
- ②違法駐車防止
- ③交通安全の普及、啓発、教育

を計画の柱とし、この取組を達成するために、次の事業を推進する。

- 大洲・八幡浜自動車道の早期全線開通
- 市内道路の整備及び交通安全施設整備

○交通安全教室、交通安全啓発活動の充実

○交通安全関係機関との連携・協力

以上を第10次交通安全計画の目標とし、今後も、死傷者数の一層の減少に取り組むことはもちろんのこと、事故そのものの減少についても積極的に取り組む必要があり、交通社会に参加する全ての市民が交通安全に留意するとともに、より一層交通安全対策の充実を図るものとする。

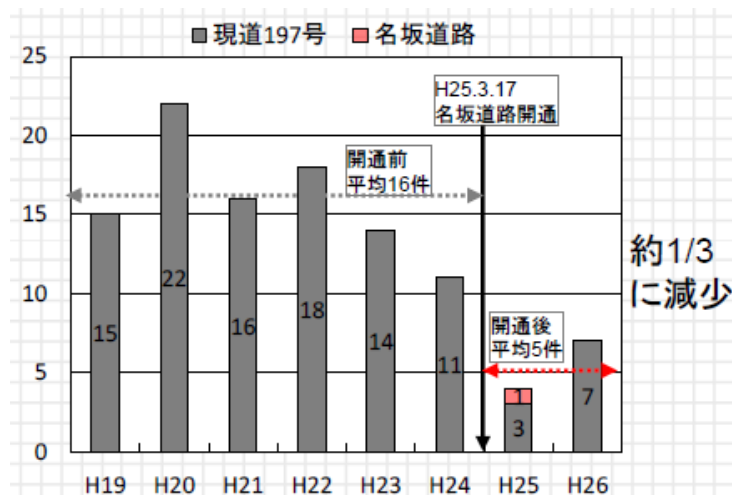
第4章 八幡浜市の交通安全対策

1 「大洲・八幡浜自動車道」早期全線開通の推進について

名坂道路（大平～保内町喜木間）は、大洲・八幡浜自動車道の一部として、平成25年3月に開通した。開通以前の主要道路であった国道197号にある「名坂トンネル」は幅員が狭く、大型車両同士が離合する際は、片側交互通行をせざるを得ない状況であった。開通後は、大型車両をはじめ、多くの車両が名坂道路を利用しているため、名坂トンネルの通行が容易になった。

名坂道路開通後、国道197号における死傷事故件数は1/3にまで減少しており、現在整備中である八幡浜道路（郷～大平間）と夜昼道路（大洲市平野～郷間）が開通された場合、江戸岡交差点を含む市内主要道路の渋滞緩和に大きな役割を果たし、渋滞を要因とした交通事故の減少が見込まれる。

このため、早期全線開通を目指した道路予算確保について、事業主体である愛媛県と連携を密にし、地元国会議員を中心とした政界、近隣市町、地域住民が集い意見を交換した「シンポジウムや説明会」等で得た、「早期開通を強く望む地域の声」を地域と国を繋ぐ架け橋として国に届けていきたい。



資料：愛媛県道路維持課

図6.現道197号及び名坂道路における死傷事故件数

2 千代田町ちゃんぽん駐車場の整備について

違法駐車が多い中心市街地では、地域住民や商店街利用者の交通安全を確保するため、歩道と車道の区画整備を進めており、平成 28 年度より千代田町の車線の増設を実施し、車両一方通行規制を解除した。この整備により違法駐車の数は一時的に減少したが、未だ根絶には至っていない。

更なる防止策として、当該地域に「千代田町ちゃんぽん駐車場」を市が整備することにより、商店街の利便性向上を図るとともに、違法駐車根絶、歩行者の安全確保に大きな役割を果たす。

また、更に適地があれば、市内中心部における駐車場整備を推進する。

3 市内道路整備と交通安全施設整備について

平成 30 年 1 月現在、道路改良工事が実施されている主な箇所は次のとおりである。

- ①上泊（国道 378 号）
- ②真網代大釜（国道 378 号）
- ③向灘（県道八幡浜保内線）
- ④中津川～川之内（八幡浜中央基幹農道）
- ⑤夫婦岩～中津川（市道双岩南久米線）

上記のほか、国道 378 号真網代地区についても早期の道路整備が必要である。

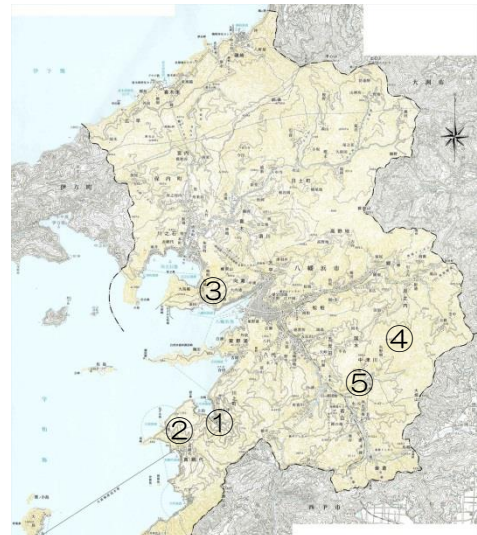


図 7.八幡浜市内道路改良工事箇所

また、周辺部の道路は山間地を縫うように、直線の少ない海岸線を通るように、入り組んだ地形に敷かれているため、道幅が狭く、見通しの悪い大きなカーブや高低差のある箇所が多く見られる。

これらの対策として、道路拡幅による車両同士の円滑な離合や、歩道の確保等により、交通事故リスクを減少させるとともに、カーブミラーやガードレール等の交通安全施設を充実させることにより、視界の確保や車両の転落事故防止策を施し、重大事故の防止に努める。更に、道路改良や延伸により車の通行経路が分散され、幹線道路へのスムーズな誘導が可能になり、中心市街地における交通渋滞の緩和が見込まれる。

これらの交通安全施設整備等を行う際には、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特に交通安全対策を必要とする箇所を

洗い出し、「人」の視点に立った交通安全対策を推進し、車両、自転車、歩行者等の異種交通が分離される等の安全な道路交通環境を形成することができるよう、事故防止対策を実施する。

4 交通安全教育、啓発活動の充実について

交通事故は、全ての人に起こりうることであり、子どもや高齢者等の交通弱者を対象とした交通安全教育・啓発活動はもちろんのこと、関係機関と協力・連携を密にし、企業や外国人向けの交通安全教育・研修など、対象者の幅を広げた活動を行う。

教育内容については、より実際の交通環境を体感できる「自転車・歩行者シミュレーター」や「簡易信号機」などの最新機材を用いた体験型教室を実施する。

また、愛媛県が自転車の利用普及・拡大活動を推進しており、八幡浜市においても自転車利用者が増加している。児童・生徒の自転車利用に加え、サイクリングを楽しむ方に対する自転車事故防止対策として、安全運転・マナー向上啓発活動を行う。

道路利用者全体への啓発として「のぼり旗設置」、「人間看板」による啓発活動のほか、街頭指導、交通茶屋等の直接ドライバーに対して交通安全を呼びかける活動を行い、「誰も被害者、加害者にさせない」という意識を持ち、各機関・団体が一丸となった取組を展開する。

5 市内関係機関の協力体制の推進について

市内には交通安全に関わる様々な機関があり、警察、行政、県、国などの他、下記の関係団体と協力し、交通安全教育・啓発活動を行っている。

- ①八幡浜交通安全協会
- ②八幡浜市交通指導員会
- ③違法駐車等防止推進委員会
- ④地域交通安全活動推進委員会
- ⑤八幡浜安全運転管理者等協議会
- ⑥八幡浜市交通安全母の会

様々な交通安全対策を実施しているにもかかわらず、依然、発生する交通事故に対して、関係機関が情報共有し、連携強化を図り、交通事故防止に取り組んでいかなければならない。

一方で、年々、交通安全活動に係る担い手は減少しており、後継者の育成・確保に努め、各機関の組織力・活動力の強化を図る。