

第4次奥州市交通安全計画

(令和3年度～令和7年度)

奥州市交通安全対策会議

「第4次奥州市交通安全計画」の作成にあたって

本市においては、合併前の旧5市町村で、昭和30年代半ばから40年代後半にかけて交通事故及び死傷者が著しく増加し続けた交通情勢の中、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年度以降、それぞれ7次にわたり交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図ってきました。合併後においても、3次にわたり交通安全計画を策定し、関係機関・団体等が一体となって「道路交通環境の整備」、「交通安全思想の普及徹底」、「道路交通秩序の維持」、「救助・救急活動の充実」、「被害者支援の推進」など、交通安全対策を強力に推進してきたところです。

その結果、交通事故死者数は第3次計画期間中の令和元年には最少の2人となりました。また、発生件数も減少傾向を維持しており、令和2年度には過去最少である204件となりました。

「持続可能な開発目標（SDGs）」において、「あらゆる年齢のすべての人々の健康的な生活を確保し、福祉を促進する」ことを目標とし、そのなかで、「交通事故による死者の削減」がターゲットの一つとされています。

当市では、すべての市民がSDGsをより身近なものとして捉え、ひとつとなって取り組みを推進していけるよう、SDGsに市の特色を取り入れるなど、なじみやすいものとした「奥州市版SDGs」を作成しています。「心身の健康としあわせをみんなに」を目標の一つに掲げ、そのなかで交通安全に向けた法令順守、施設整備をアクションの一つとしているところです。

今後を展望しますと、交通事故死者数の減少のみならず、交通事故そのものの減少が求められる中であって、高齢者人口や高齢運転者の増加から、高齢者の死傷者数や自動車乗車中の事故の増加が懸念されます。

本市においても同様のなか、究極的には交通事故のない社会を目指して、諸対策を強力に推進するほか、市及び関係機関・団体のみならず、市民一人ひとりが全力を挙げて取り組まなければなりません。

今回、作成した第4次奥州市交通安全計画は、「交通安全に関する総合的かつ長期的な施策の計画的推進に必要な事項」を定めたものであり、令和7年度までの今後5年間の交通安全対策の指針と

なるものです。

市民の皆様におかれましては、それぞれの立場でこの計画の推進に積極的に取り組んでいただきますようお願い申し上げます。

※本計画において死者数とは、交通事故発生から24時間以内の死者数をいう。



目 次

計画の基本理念 -----	7
第1章 道路交通の安全 -----	10
第1節 道路交通の安全についての目標 -----	11
1 道路交通事故の現状と今後の見通し -----	11
(1) 道路交通事故の現状 -----	11
(2) 道路交通事故の見通し -----	13
2 第4次奥州市交通安全計画における道路交通の目標 -----	14
第2節 道路交通の安全についての対策 -----	14
1 今後の交通安全を考える視点 -----	14
<重視すべき視点> -----	14
(1) 高齢者及び子どもの安全確保 -----	14
(2) 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上 -----	15
(3) 生活道路における安全確保 -----	16
(4) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進 -----	16
(5) 地域が一体となった交通安全対策の推進 -----	16
2 講じようとする施策<7つの柱> -----	17
(1) 道路交通環境の整備 -----	17
ア 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 -----	17
イ 幹線道路における交通安全対策の推進 -----	17
ウ 交通安全施設等の整備事業の推進 -----	19
エ 歩行者空間のユニバーサルデザイン化 -----	19
オ 自転車利用環境の総合的整備 -----	20
カ 災害に備えた道路交通環境の整備 -----	20
キ 総合的な駐車対策の推進 -----	20
ク 交通安全に寄与する道路交通環境の整備 -----	21
(2) 交通安全思想の普及徹底 -----	21
ア 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進 -----	22
イ 効果的な交通安全教育の推進 -----	23
ウ 交通安全に関する普及啓発活動の推進 -----	24
エ 交通指導員等の育成・強化 -----	26
オ 地域における交通安全活動への参加・協働の推進 -----	26
(3) 安全運転の確保 -----	26
ア 運転者教育等の充実 -----	26
イ 交通労働災害の防止等 -----	27
(4) 車両の安全性の確保 -----	27
ア 自動車の安全性の確保 -----	27
イ 自転車の安全性の確保 -----	27
ウ 農業機械の点検整備及び安全確保 -----	28
(5) 道路交通秩序の維持 -----	28
ア 交通指導取締りの強化等 -----	28
イ 暴走族等対策の推進 -----	28
(6) 救助・救急活動の充実 -----	28

(7) 被害者支援の充実と推進	-----	28
第2章 踏切道における交通の安全	-----	29
第1節 踏切事故のない社会を目指して	-----	30
1 踏切事故の状況等	-----	30
第2節 踏切道における交通の安全についての対策	-----	30
1 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点	-----	30
2 講じようとする施策	-----	30
(1) 踏切道の立体交差化及び構造の改良の推進	-----	30
(2) 踏切保安設備の整備	-----	30
(3) 踏切道の統廃合の促進	-----	30
(4) その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置	-----	30

計画の基本理念

【交通事故のない社会を目指して】

急速な人口減少と高齢化が進行する中、真に豊かで活力のある社会を構築していくためには、市民全ての願いである安全で安心して暮らすことができ、移動することができる社会を実現することが極めて重要です。

今なお交通事故（死傷を伴う交通事故をいう。以下同じ。）により毎年多くの方が被害に遭われていることを考えると、交通安全の確保は、安全で安心な社会の実現を図っていくための重要な要素であることから、今後も更なる対策が必要となります。

また、交通事故がもたらす大きな社会的・経済的損失等をも勘案し、究極的には交通事故のない社会を目指すべきです。言うまでもなく、交通事故のない社会の実現は一朝一夕にできるものではありませんが、交通安全対策基本法が制定されてから半世紀を経た今、交通事故被害者の存在に思いを致し、悲惨な交通事故の根絶に向けて、更なる一歩を踏み出さなければなりません。

【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等の安全を確保するとともに、全ての交通の分野において、高齢者、障がい者、子ども等の交通弱者の安全を一層確保する必要があります。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。

このような「人優先」の交通安全思想を基本とした施策を推進していく必要があります。

【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の減少を図ることが、喫緊の課題です。

また、事業用自動車においても、運転者の高齢化の進展に伴い生じる課題に向き合う必要があります。

全ての交通の分野で、高齢化の進展に伴い生じ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り、高齢となっても安全に移動ことができ、安心して移動を楽しむ豊かな人生を送ることができる社会や、年齢・障がいの有無等に関わりなく安全に安心して暮らせる社会を構築することを目指します。

1 交通社会を構成する三要素

本計画においては、計画期間内に達成すべき目標を設定するとともに、その実現を図るために講ずべき施策を明らかにしていきます。

具体的には、①交通社会を構成する人間、②車両等の交通機関、③それらが活動する場としての交通環境という三つの要素について、相互の関連を考慮しながら、適切かつ効果的な施策を総合的に策定し、これを市民一人ひとりの理解と協力の下、強力に安全対策を推進します。

第1に、人間に係る安全対策については、運転する人間の知識・技能の向上、交通安全意識の徹底等を図り、かつ、歩行者等に対する交通安全意識の徹底、指導の強化等を図ります。

また、交通社会に参加する市民一人ひとりが、自らの交通安全意識を改革していくことが極めて重要であることから、教育、普及啓発活動を充実させます。

第2に、交通機関に係る安全対策としては、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、必要な検査等を実施できる体制を一層充実させます。

第3に、交通環境に係る安全対策としては、交通安全施設等の整備、効果的な交通規制の推進、交通に関する情報提供の充実、施設の老朽化対策等を図ります。

また、交通環境の整備に当たっては、人優先の考えの下、人の移動空間と自動車や鉄道等の車両との分離を推進します。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の歩道整備を積極的に行います。

2 横断的に重要な事項

(1) 交通事故原因の総合的な調査・分析の充実

有効かつ適切な交通安全対策を講ずるための基礎として、交通事故原因の総合的な調査・分析の充実を図ります。

(2) 救助・救急活動及び被害者支援の充実

交通事故が発生した場合に負傷者の救命を図り、被害を最小限に抑えるため、迅速な救助・救急活動を行うとともに、「犯罪被害者等基本法」の制定を踏まえ、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。

(3) 参加・協働型の交通安全活動の推進

関係機関・団体等の緊密な連携の下に施策を推進するとともに、市民参加型・協働型の交通安全活動を推進します。

(4) 効果的・効率的な対策の推進

交通安全対策については、厳しい財政事情を踏まえつつ、交通安全を確保することが必要であり、限られた予算で最大限の効果を上げることができるよう取り組みます。

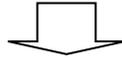
また、交通安全に関する施策は、交通事故状況等の変化に応じて弾力的に推進するとともに、その効果を検証し見直しを図るなど、重点的かつ効果的に実施します。

さらに、交通の安全は、交通需要や交通の円滑性・快適性と密接な関連を有していることから、公共交通機関の活用による自動車の効率的な利用や公共交通への利用転換など道路利用の在り方も視野に入れた取組を行っていくほか、防災の観点にも適切な配慮を行います。

第1章 道路交通の安全

1. 道路交通事故のない社会を目指して

- 人命尊重の理念に基づき、究極的には、交通事故のない社会を目指す。

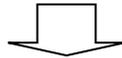


2. 道路交通の安全についての目標

令和7年までに年間の死者数を2人以下にする。

令和7年までに年間の交通事故発生件数を190件以下にする。

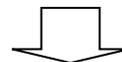
令和7年までに年間の重傷者数を30人以下にする。



3. 道路交通の安全についての対策

<5つの視点>

- ① 高齢者及び子どもの安全確保
- ② 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上
- ③ 生活道路における安全確保
- ④ 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進
- ⑤ 地域が一体となった交通安全対策の推進



<7つの柱>

- | | |
|---------------|---------------|
| 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 被害者支援の充実と推進 |
| ④ 車両の安全性の確保 | |

第1節 道路交通の安全についての目標

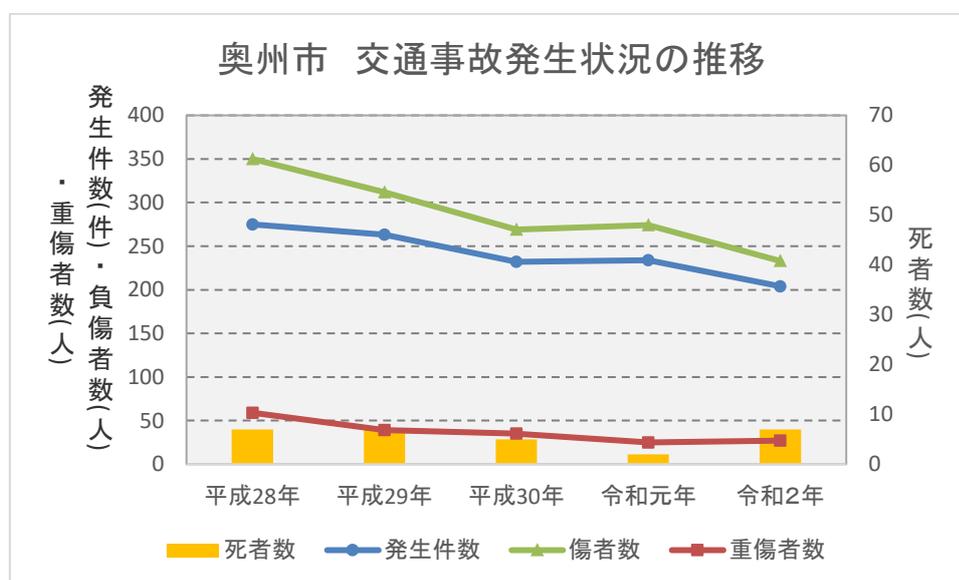
1 道路交通事故の現状と今後の見通し

(1) 道路交通事故の現状

本市では、第3次奥州市交通安全計画の下、交通事故による年間の死者数を3人以下とすることを目標に、各般の交通安全対策を推進してきたところです。

その結果、令和元年には死者数が2人と、過去最少となり目標を達成しましたが、令和2年には死者数が7名と、目標を達成することはできませんでした。

奥州市内の道路交通事故による交通事故発生件数、死者数、負傷者数及び重傷者数の推移



※死者数とは、交通事故によって、発生から24時間以内に死亡した者をいう。
 ※重傷者数とは、交通事故によって負傷し、30日以上の治療を有するものをいう。
 ※発生件数には、物損事故を含まない。

区分 年	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
発生件数(件)	275	263	232	234	204
死者数(人)	7	7	5	2	7
負傷者数(人)	350	312	269	274	233
重傷者数(人)	59	39	35	25	27

《市内の直近5年間における交通死亡事故の特徴》

① 全国に比べて致死率が高い

市内の死傷者数に占める死者の割合は、直近5年間の平均で1.9%となっており、全国平均0.7%に比べて約2.7倍となっています。

・致死率（死者数÷（死者数＋負傷者数）×100）

区分	平成 28 年	平成 29 年	平成 30 年	令和元年	令和 2 年	5 年平均
奥州市 (%)	2.0	2.2	1.8	0.7	2.9	1.9
岩手県 (%)	2.4	2.2	2.4	1.9	2.3	2.2
全国 (%)	0.6	0.6	0.7	0.7	0.8	0.7
全国比	約 3.3 倍	約 3.7 倍	約 2.6 倍	同率	約 3.6 倍	約 2.8 倍

② 高齢死者の比率が高い

死者数に占める高齢死者の比率は、直近 5 年間の平均で約 7 割（67.9%）を占め、また、高齢ドライバーが第 1 当事者となる死亡事故も、全死亡事故の約 3 割（35.7%）を占めるなど、高齢者が関係する交通死亡事故の比率が高くなっています。

・高齢者死者数と構成率

区分	平成 28 年	平成 29 年	平成 30 年	令和元年	令和 2 年	5 年平均
死者数 (人)	7	7	5	2	7	5.6
うち高齢者 (人)	4	4	4	2	5	3.8
構成率 (市) (%)	57.1	57.1	80.0	100.0	71.4	67.9
構成率 (全国) (%)	54.8	54.7	55.7	55.4	56.2	55.3

・高齢ドライバーが第 1 当事者の死亡事故

区分 / 年	平成 28 年	平成 29 年	平成 30 年	令和元年	令和 2 年	5 年平均
死亡事故件数 (件)	7	7	5	2	7	5.6
うち高齢ドライバーが第 1 当事者 (件)	2	2	1	2	3	2.0
構成率 (%)	28.6	28.6	20.0	100.0	42.9	35.7

③ 道路横断中の歩行者事故が多い

歩行中の交通事故による死者のうち、道路横断中の事故が、直近 5 年間の平均で約 8 割（81.8%）と高い比率を占めています。

・道路横断中の歩行者事故

区分 / 年	平成 28 年	平成 29 年	平成 30 年	令和元年	令和 2 年	5 年平均
歩行者死者数 (人)	3	3	5	0	0	2.2
うち道路横断中 (人)	2	2	5	0	0	1.8
構成率 (%)	66.7	66.7	100.0	0.0	0.0	81.8

④ 夕暮れ時間帯における発生が多い

午後 4 時から午後 8 時までの死亡事故の構成率は、直近 5 年間の平均で全体の 3 割（28.6%）を占めています。

・夕暮れ時間帯の交通死亡事故

区分 / 年	平成 28 年	平成 29 年	平成 30 年	令和元年	令和 2 年	5 年平均
死亡事故発生件数(件)	7	7	5	2	7	5.6
うち夕暮れ時の発生件数(件)	1	4	2	0	1	1.6
構成率(%)	14.3	57.1	40.0	0.0	14.3	28.6

⑤ 後部座席のシートベルト着用率が低い

県全体の統計では、運転席、助手席のシートベルト着用率は高いものの、後部座席の着用率は、直近5年間の平均で約4割(41.5%)であり、後部座席同乗中の死者18人のうち、シートベルト非着用者は11人と約6割(61.1%)を占めています。本市においては、交通統計はありませんが、県と同様に着用率が低いことが推測されます。

⑥ 自転車乗用中の交通事故による死者数は横ばい

直近5年間の全事故に占める自転車が関係する事故の割合は、年間平均で約1割(10.8%)とほぼ横ばいでした。

・ 自転車が当事者となった事故件数

区分(件) / 年	平成 28 年	平成 29 年	平成 30 年	令和元年	令和 2 年	5 年平均
交通事故件数(件)	275	263	232	234	204	241.6
自転車事故件数(件)	25	29	20	33	23	26.0
構成率(%)	9.1	11.0	8.6	14.1	11.3	10.8
死者数(人)	2	0	0	1	2	1.0

⑦ 飲酒運転による交通事故件数は横ばい

直近5年間の飲酒運転による交通事故件数は、平成30年に減少しましたが、令和2年度に増加しました。死者は平成29年の1人を除きありませんでした。

・ 飲酒運転による交通事故件数

区分	平成 28 年	平成 29 年	平成 30 年	令和元年	令和 2 年	5 年平均
交通事故件数(件)	275	263	232	234	204	241.6
うち飲酒による事故件数(件)	3	3	1	2	5	2.8
構成率(%)	1.1	1.1	0.4	0.9	2.5	1.2
死者数(人)	0	1	0	0	0	0.2

(2) 道路交通事故の見通し

道路交通を取り巻く状況は、経済社会情勢の動向に伴い、今後複雑に変化するものと見込まれ、特に新型コロナウイルス感染症による直接・間接の影響が様々な課題や制約を生じさせ、ライフスタイルや交通行動に影響を及ぼすことが予想されます。

将来の交通事故の状況については、正確には見極め難いところではありますが、本市の特徴として、高齢者人口の増加や面積が広いことによる車依存の傾向が影響すると見込まれています。

高齢者人口は毎年約1%程度増加しており、令和2年は全体の約3割を占めています。また、免許保有者数が減少している中、高齢者の運転免許保有者数は毎年約3%増加し

ています。

令和4年からは、いわゆる「団塊の世代」が75歳以上に達し始めるため、75歳以上の高齢者の安全確保は一層重要となります。

2 第4次奥州市交通安全計画における道路交通の目標

道路交通事故のない社会を達成することが究極の目標であり、死者数をゼロにすることを目指し、本計画の計画期間である令和7年までには、国の目標を踏まえ、以下のとおり設定します。

令和7年までに年間の死者数を2人以下にする。

令和7年までに年間の交通事故発生件数を190件以下にする。

令和7年までに年間の重傷者数を30人以下にする。

日常生活に影響の残るような重傷事故を減らすことにも着目し、重傷者数も目標値に設定する。

第2節 道路交通の安全についての対策

1 今後の道路交通安全を考える視点

これまでの3次にわたる交通安全計画に基づく取組の推進などにより、交通事故死者数は増減を繰り返しながら近年は減少傾向にあります。交通事故発生件数、負傷者数も過去5年間連続減少してきたことを鑑みると、講じられた各種対策には一定の効果があったものと考えられます。

一方で高齢者人口の増加等により、高齢者死者数の構成率は直近5年の平均で約7割(67.9%)と、全国と比較しても高く推移しています。

このため、従来の交通安全対策を基本としつつも、経済社会情勢、交通情勢、交通事故実態、技術の進展・普及等の変化等を的確にとらえた、より効果的で有効性が見込まれる対策を推進します。

このような観点から、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被害者支援の充実と推進の7つの柱により、交通安全対策を推進します。

その際、次の(1)から(5)までの重視すべき視点を明確にした上で、それぞれの対策を講ずることとします。

<重視すべき視点>

(1) 高齢者及び子どもの安全確保

全国と比較して、交通事故による高齢死者の割合が高いことや、今後も高齢化が進行することなどを踏まえると、高齢者が安全・安心に外出や移動ができる交通社会の形成が必

要となります。その際には、多様な高齢者の実像を踏まえた、きめ細かく総合的な交通安全対策を推進する必要があります。

また、年齢等にかかわらず多様な人々が利用しやすい生活環境を設計するという考え方に基づいて、バリアフリー化された道路交通環境の形成を図ることも重要です。

高齢者の歩行や自転車等の利用については、自転車歩行者道路の整備等による生活道路の対策、高齢者の特性を踏まえた交通安全教育や見守り活動などのほか、多様なモビリティの安全な利用を図るための対策や、地域の状況に適った自動運転サービス等の活用なども重要となると考えられます。

高齢者が運転する場合の安全運転を支える対策については、加齢に伴う身体機能の衰え等を補う技術の活用・普及を一層積極的に進める一方、運転支援機能をはじめとする技術とその限界、事故リスクを軽減した運転の在り方についても、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。

安心して子どもを産み育てられる社会を目指し、次代を担う子どもが安全に学び育つことができるよう、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の子どもが移動する経路において、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、地域で子どもを見守っていくための取組を進める必要があります。

また、高齢者や子どもに対しては、地域の交通情勢に応じた交通安全教育等の対策を講じる必要があります。

(2) 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上

歩行者の安全を確保することは必要不可欠であり、特に、高齢者や子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。このような情勢等を踏まえ、人優先の考えの下、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、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において、横断歩道の設置や適切な管理、歩道の整備等による安全・安心な歩行空間の確保を図る対策を推進します。

また、横断歩行者が関係する交通事故を減少させるため、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、運転者の遵法意識の向上を図ります。

一方、歩行者に対しては、道路を通行する者の一員として交通ルールの遵守と交通マナーの向上や、歩行者が自らの安全を守るための交通行動を促すための交通安全教育等を推進します。

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るため、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、加入済みの保険内容の確認や損害賠償責任保険等への加入促進等の啓発を推進します。

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。特に、自転車の通行空間の確保を進めるに当たっては、自転車交通の在り方や多様なモード間の分担の在り方を含め、まちづくり等の観点にも配慮する。

さらに、自転車の交通ルールに関する理解を深める交通安全教育等の充実を図るほか、街頭における指導啓発活動を推進するなど、自転車利用者をはじめとする道路利用者の自

転車に関する安全意識の醸成を図ります。

加えて、通勤・通学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を行うとともに、駆動補助機付自転車や電動車椅子等の普及に伴う事故の防止についての普及啓発を推進します。

(3) 生活道路における安全確保

生活道路の安全対策については、自動車の走行速度と通り抜け利用の抑制を図るためのゾーン30の設定に加え、イメージハンプや減速マークなど、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ます。

また、生活道路における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きます。

生活道路における各種対策を実施する上では、対策着手段階からの一貫した住民の関わりが重要であり、その進め方も留意していく必要があります。

(4) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進

依然として運転者の不注意や安全不確認による死亡事故が後を絶たない状況であるため、発生地域や発生形態等を詳細な情報に基づき分析し、よりきめ細かな対策を効果的かつ効率的に実施して交通事故の減少を図っていく必要があります。本計画期間中にも様々な交通情勢の変化があり得る中で、その時々状況を適確に踏まえた取組を推進します。

(5) 地域が一体となった交通安全対策の推進

人口動向や社会情勢の変化を踏まえつつ、交通事故の発生場所や発生形態など地域の事故の特性に応じた対策を実施していくため、これまで以上に地域住民の交通安全対策への関心を高めてもらい、市民主体の意識醸成を図ります。

また、安全な交通環境の実現に向け、それぞれの地域における交通情勢を踏まえて、行政、関係団体、住民等の情報共有と協働により地域が一体となって交通安全対策を推進します。

2 講じようとする施策〈7つの柱〉

(1) 道路交通環境の整備

引き続き幹線道路における安全対策を推進する一方で、歩行者・自転車が関係する事故が増加傾向にある生活道路における安全対策を一層推進することが必要であり、効果的・効率的な対策を推進します。

交通安全施設等の整備に当たっては、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、身近な生活道路の安全対策を推進します。

また、事故の特徴や発生要因の分析とその結果を踏まえた対策を実施するとともに効果検証を行い、対策の立案に反映することにより、着実な事故の削減を図ります。

身近な道路の交通安全対策に市民が参加できる機会を活用した地域・住民の参画や主体的な取組を推進します。

子どもを事故から守り、高齢者や障がい者が安全に安心して外出できる歩行空間が確保された人優先の道路交通環境整備を図ります。

ア 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

(ア) 生活道路における交通安全対策の推進

生活道路については、歩行者・自転車利用者の安全な通行を確保する最高速度 30 キロメートル毎時の区域規制等を実施するゾーン 30 の整備を推進します。

(イ) 通学路等における交通安全の確保

通学路や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における交通安全を確保するため、危険箇所の合同点検や緊急安全点検等の結果を踏まえ、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。

また、自転車通行空間や押ボタン式信号機・歩行者用灯器等の整備、横断歩道等の拡充等の対策を図るよう関係機関に要請します。

(ウ) 高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備

① 高齢者、障がい者等の生活を確保するため、ユニバーサルデザインの考え方に基づき、駅、公共施設、病院等の周辺を中心に平坦性が確保された歩道等を整備します。

また、音響式信号機や歩車分離式信号機等のバリアフリー対応型信号機の整備、道路管理者による道路整備と併せた視覚障がい者誘導用道路横断帯（エスコートゾーン）の設置や道路標識の高輝度化を推進します。

② 冬季の安全で快適な歩行空間を確保するため、中心市街地や公共施設の周辺等における除雪の効率化等を図ります。

イ 幹線道路における交通安全対策の推進

(ア) 事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）の推進

① 交通安全に資する道路整備事業の実施に当たっては、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など、事故の危険性が高い特定の区間を選定します。

② 事故要因に即した効果の高い対策を立案・実施し、完了後は、その効果を分

析・評価して、必要に応じて追加対策を行うなど、評価結果を次の対策に活用します。

(イ) 事故危険箇所対策の推進

- ① 死傷事故率の高い事故危険箇所においては、道路管理者と公安委員会が連携し、事故分析結果を基に集中的な事故抑止対策を推進します。
- ② 速度抑制対策として、薄層舗装（写真1）、イメージハンプ（写真2）、減速マーク（写真3）、ランブル・ストリップス（写真4）等の施工を推進します。
- ③ 事故危険区間では、信号機の多現示化、信号灯器のLED化や道路標識の高輝度化など、歩道等の整備、隅切り等の交差点改良や道路照明・視線誘導標等の設置等の整備を推進します。

写真1 薄層舗装



車道の路面に凸型断面の舗装をし、過度な速度で自動車が通過した際に、ドライバーに与える音や振動により、速度の抑制を図るもの

写真2 イメージハンプ



外側線及び中央線に沿ってカラー舗装し、色等の変化により、車道の幅員が狭くなっているように見せかけ、速度の抑制を図るもの

写真3 減速マーク



外側線及び中央線の内側に沿って白色の破線等を標示し、車道が狭くなっているように見せかけ、速度の抑制を図るもの

写真4 ランブル・ストリップス



中央線に一定の間隔で凹型の切削溝を掘り、ドライバーに与える音や振動により、センターラインからのはみ出しを知らせるもの

(ウ) 重大事故の再発防止

重大事故発生時には、速やかに関係機関・団体による当該箇所の道路交通環境等の要因調査を行い、事故要因に即した所要の対策を早急に講じ、同様な事故の再発防止を図ります。

(エ) 適切に機能分担された道路網の整備

- ① 自動車、自転車、歩行者等の異種交通を分離し、高規格幹線道路から居住地域

内に至るネットワークを体系的に整備するとともに、歩道等の整備を推進します。

② 市街地における道路の著しい混雑、交通事故の多発等の防止を図るため、バイパス及び環状道路等の整備を推進します。

③ 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を図ります。

(オ) 道路の改築等による交通事故対策の推進

① 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、既存道路に歩道を設置するための拡幅など、道路の改築事業を推進します。

② 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、交差点のコンパクト化や環状交差点の適切な箇所への導入等を推進します。

③ 一般道路の新設・改築に当たっては、交通安全施設についても整備することとし、道路標識、道路照明等の設置を図ります。

④ 歴史的環境の残る地区においては、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等の整備を体系的に推進します。

(カ) 交通安全施設等の高度化

道路標識の高輝度化、高機能舗装、高視認性区画線の整備等のほか、自動車の位置や目的地までの距離を容易に確認できるよう、標識整備を推進します。

ウ 交通安全施設等の整備事業の推進

(ア) 交通安全施設等の戦略的維持管理

各種道路標識・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適切な管理を行います。

(イ) 歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進

① 通学路や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の安全・安心な歩行空間の確保を図るため、ゾーン30等における通行車両の速度抑制、通過交通の抑制及び排除、歩行空間のバリアフリー化など、総合的な交通事故対策を推進します。

② 自転車利用環境の整備、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。

(ウ) 幹線道路対策の推進

死傷事故の発生状況から事故危険区間等を選定し、事故原因の検証に基づき、交差点改良等の対策を実施する。

(エ) 交通円滑化対策の推進

交差点の交通安全施設整備等を推進するほか、駐車対策を実施することにより交通容量の拡大を図り、交通の円滑化を推進します。

(オ) 道路交通環境整備への市民参加の促進

① 市民参加による交通安全施設等の総点検を実施し、改善を必要とする施設等の整備を図ります。

② 行政と市民の連携による交通安全対策を推進するため、市民が計画段階から参加できる仕組みをつくり、事業の進捗状況、効果等についても積極的に公表します。

エ 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、駅、公共施設、福祉施設、病院等を結ぶ道路において、歩道の整備や歩道の段差・傾斜・勾配の改善、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積極的に推進します。また、バリアフリー化をはじめとする安全・安心な歩行空間を整備します。

オ 自転車利用環境の総合的整備

(ア) 安全で快適な自転車利用環境の整備

- ① 歩行者・自転車・自動車の適切な分離を図り、歩行者と自転車事故等への対策を講じるため、路肩のカラー舗装化や自転車の歩道通行部分の指定、矢羽根等の矢印標示の設置等により、安全で快適な自転車通行空間等の整備を推進します。
- ② 自転車を安全で快適に利用するための環境を創出するため、カラー舗装等の整備や矢羽根等の路面表示などにより、自転車通行区間等の整備を推進します。
- ③ 自転車通行空間、自転車道線等を継続的に安全で快適に利用するため、舗装補修や除草等の適切な維持管理を行うとともに、道路管理者と県警察が連携し、適切な道路標識及び道路標示等の設置・運用を推進します。
- ④ ルールやマナーに関する安全教育、広報啓発を積極的に推進します。

(イ) 自転車等の駐車対策の推進

放置自転車等の問題解決のため、市、道路管理者、県警察、鉄道事業者等が協力して整理、撤去等を推進します。

カ 災害に備えた道路交通環境の整備

(ア) 災害に備えた道路の整備

- ① 災害発生時の応急活動を迅速かつ安全に実施できる道路ネットワークを確保するため、橋梁長寿命化計画に沿って補修を推進します。
- ② 豪雨、豪雪等に対応するため、道路法面等の防災対策や地域の孤立を解消する道路の整備を推進します。

(イ) 災害発生時における交通規制

災害発生時には、被災状況を把握した上で、混乱を最小限に抑えるため、災害対策基本法の規定に基づき、被災地への車両の流入抑制等の交通規制を迅速かつ的確に実施し、緊急交通路を確保するための施策を関係機関とともに推進します。

キ 総合的な駐車対策の推進

(ア) きめ細やかな駐車規制の推進

地域住民等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、特に物流の必要性にも配慮し、利用実態に応じた規制の緩和を行うなど、きめ細やかな駐車規制が図られるよう関係機関に要請します。

(イ) 違法駐車を排除しようとする気運の醸成・高揚

関係機関・団体と連携した市民への広報・啓発活動により、違法駐車を排除する社会的気運の醸成・高揚を図ります。

ク 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

(ア) 道路の使用及び占用の適正化等

- ① 工作物の設置、工事等のための道路の使用・占用の許可に当たっては、道路交通への影響を最小限に止めるとともに、適正な運用と併せて許可条件の履行、占用物件等の維持管理の適正化について指導します。
- ② 不法占用物件等については、実態把握及び強力な指導取締りを市街地において重点的に行い、その是正を実施します。また、不法占用物件等の一掃及び不法占用防止の啓発活動と併せて、「道路ふれあい月間」等により道路の愛護思想の普及を図ります。
- ③ 道路の掘り返しを伴う占用工事については、工事に伴う事故・渋滞を防止するため、施工の時期や方法を調整します。

(イ) 子どもの遊び場等の確保

子どもの遊び場等の環境に恵まれない地域等においては、公立の小学校、中学校及び高等学校の校庭及び体育施設、社会福祉施設の園庭等の開放の促進を図ります。

(ウ) 道路法に基づく通行の禁止又は制限

- ① 道路交通が危険であると認められる場合及び道路工事のためやむを得ないと認められる場合には、道路法に基づき、迅速かつ的確に通行の禁止又は制限を行います。
- ② 車両の寸法、重量等の最高限度を超える車両の通行の禁止又は制限に対する違反を防止するため、必要な体制の拡充・強化を図ります

(エ) 冬季の交通安全の確保

- ① 冬季の安全な道路交通を確保するため、予防的・計画的な通行規制や除雪作業、チェーン規制の実施や凍結防止剤散布の実施、消融雪施設等の整備等を推進します。
- ② 大雪が予想される場合には、道路利用者に対し、道路情報板への表示やSNSなど様々な手段を活用して、通行止め、立ち往生車両の有無、広域迂回や出控えの呼びかけなどについて、幅広く情報提供するとともに、滞留が発生した場合には、滞留者に対して、直接、定期的に、除雪作業や滞留排出の進捗、通行止めの解除見通等を情報提供します。
- ③ 適切な情報提供を行うため、道路情報提供装置等の整備を推進します。

(2) 交通安全思想の普及徹底

市民一人ひとりが交通事故防止を自らの課題として捉え、安全に道路を利用するためには、幼児から高齢者に至るまで、心身の発達段階や生活様式に応じた段階的かつ体系的な交通安全教育を行うことが必要です。

特に、高齢化が進展する中で、高齢者自らが交通安全意識を高めるとともに、他の世代においては高齢者に対する保護意識を高める交通安全教育、広報・啓発活動を強化します。

また、地域の見守り活動等を通じ、地域が一体となって高齢者の安全確保に取り組むこととします。

交通安全教育・普及啓発活動については、人優先の交通安全思想の下、子ども、高齢者、障がい者等に関する知識や思いやりの心を育み、交通事故被害者等の痛みを思いやり、交

通事故の被害者にも加害者にもならない意識を育てることが重要です。市、警察、学校、関係民間団体、地域社会、企業及び家庭が、それぞれの役割を果たす市民参加型の活動を推進するとともに、交通安全教育を指導する自治体職員の指導力の向上と民間指導者の育成により、地域の実情に即した自主的な活動を推進します。

さらに、市民が具体的な安全行動を実践することができるよう、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に取り入れるとともに、ホームページに必要な情報を分かりやすく掲載するなど、地域や学校等で行われる交通安全教育の場におけるインターネットの活用の促進に努めます。

ア 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

(ア) 幼児に対する交通安全教育の推進

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を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。

(イ) 児童・生徒に対する交通安全教育の推進

- ① 小学生に対しては、歩行者及び自転車の利用に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。
 - ② 中学生に対しては、自転車の安全走行に必要な知識と技能の習得に加え、他人の安全にも配慮できることや安全に対する自己責任感を育てることを目標とし、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。
 - ③ 高校生に対しては、二輪車・自転車の安全走行に必要な技能と知識の習得に加え、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健全な社会人を育成することを目標とし、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、免許取得前の教育として人命尊重を根幹に置いた交通安全教育を行います。
 - ④ 各学校等においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力し、各教育活動全体を通して交通安全教育を実施します。
 - ⑤ 関係機関・団体は、各学校における交通安全教育への支援として指導者の派遣、情報の提供等を行うとともに、保護者対象の講習会や児童・生徒等に対する補完的な交通安全教育を行います。
- ### (ウ) 成人に対する交通安全教育の推進
- ① 免許取得後の教育は、運転者としての社会的責任の自覚、危険予測・回避の能力、交通安全意識・交通マナーの向上等を目標とし、県公安委員会が行う各種講習、自動車教習所が行う運転者教育及び安全運転管理者等が行う交通安全教育を推進します。
 - ② 事業主は、安全運転管理者等を法定講習、指導者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性化に努めます。

- ③ 事業所、官公庁等が交通安全に果たすべき責任を自覚し、業務中の交通事故をはじめ、社員や職員の通勤・帰宅途上等における交通事故に対して、自主的な安全運転管理対策を講ずるよう広報啓発に努めます。
- ④ 地区センター等の講座等において、交通安全に関する内容を取り入れるとともに、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。

(エ) 高齢者に対する交通安全教育の推進

- ① 加齢に伴う身体機能の変化が歩行者や運転者としての交通行動に及ぼす影響、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、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させることを目標とします。
- ② 市の高齢者福祉部門、高齢者医療・福祉施設と交通安全関係団体、交通ボランティア等が連携し、多様な機会を活用した交通安全教育を実施します。
- ③ 市は、高齢者に対する交通安全指導等の講習会や研修会を活用し、交通安全指導者の養成、指導体制の充実を図ります。
- ④ 高齢者在宅家庭訪問による個別指導、助言等が地域一体となり行われるよう努め、外出時には明るい服装と反射材用品の着用を呼び掛けるなど、交通安全用品の普及にも努めます。
- ⑤ 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、関係機関・団体、指定自動車教習所等が連携して、個別に安全運転の指導を行う講習会等を開催し、高齢運転者の受講機会の拡大を図るとともに、その自発的な受講の促進に努めます。
- ⑥ 電動車椅子を利用する高齢者に対しては、電動車椅子の販売店と連携して、購入時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、継続的な交通安全教育の促進に努めます。
- ⑦ 高齢者が安全運転サポート車等に搭載される先進技術を体験できる、参加・体験・実践型の講習会を開催するなど、普及啓発に努めます。

(オ) 障がい者等に対する交通安全教育の推進

- ① 地域における福祉活動の場を利用することなどにより、障がいの程度に応じ、きめ細やかな交通安全教育を推進します。
- ② 介護者、交通ボランティア等の障がい者に付き添う者を対象とした交通安全教育等を推進します。

(カ) 外国人に対する交通安全教育の推進

- ① 外国人に対し、我が国の交通ルールに関する知識の普及による交通事故防止を目的として交通安全教育を、機会をとらえて推進します。
- ② 定住外国人に対しては、母国との交通ルールの違いや交通安全に対する考え方の違いを理解させるなど、効果的な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、外国人の講習会等への参加を促進します。

イ 効果的な交通安全教育の推進

交通安全教育を行うに当たっては、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、かつ、その必要性を理解できるようにするため、参加・体験・実

践型の教育方法を積極的に活用します。

交通安全教育を行う機関・団体は、交通安全教育に関する情報を共有し、他の関係機関・団体への資機材の貸与、講師の派遣、情報の提供など、相互の連携を図りながら交通安全教育を推進します。

受講者の年齢や通行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シミュレーターの活用など、柔軟かつ多様な方法による教育の推進を図るほか必要に応じて教育の方法や利用する教材等を見直し、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的な交通安全教育の実施に努めます。

ウ 交通安全に関する普及啓発活動の推進

(ア) 交通安全運動の推進

- ① 春と秋の「全国交通安全運動」及び夏と冬の「交通事故防止県民運動」、「交通事故死ゼロを目指す日」、「自転車の安全利用推進期間」の実施に当たっては、事前に運動の趣旨、実施期間、運動の重点等について広く市民に周知し、市民参加型の運動として展開します。
- ② 効果的な運動となるよう、事故実態や市民のニーズ等を踏まえるとともに、民間団体及び交通ボランティアの参加促進を図りながら展開します。
- ③ 毎月1日の「岩手県交通安全の日」、毎月8日の「岩手県自転車安全指導の日」及び毎月17日の「岩手県シルバー交通安全指導の日」を中心に、それぞれの目的に合わせた市民参加型の活動を展開します。
- ④ 交通安全に対する市民の意識の向上を図り、市民一人ひとり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ため、街頭キャンペーンや交通関係団体と連携した広報啓発活動を積極的に展開します。

(イ) 横断歩行者の安全確保

信号機のない横断歩道での死亡事故では、自動車の横断歩道手前での減速が不十分なものが多いため、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、交通安全教育等を推進します。

また、歩行者に対しては、道路を通行する者の一員としての交通ルールの遵守と交通マナーの向上を図るため、歩行者が自らの安全を守るための交通行動を促すための交通安全教育等を推進します。

(ウ) 自転車の安全利用の推進

- ① 自転車は、通勤・通学をはじめ、配達やサイクリング等の目的で身近に利用されていることから、安全な自転車利用を進めるための交通安全教育等の充実を図ります。
- ② 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させるほか、自転車乗用中の交通事故や自転車の安全利用を促進するため、歩行者や他の車両に配慮した通行など自転車の正しい乗り方に関する普及啓発の強化を図ります。
- ③ 自転車は、歩行者と衝突した場合には加害者となる側面を有しており、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について意識啓発を図るとともに、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の自転車損害

賠償責任保険への加入等の周知による安全利用を促進します。

- ④ 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。また、幼児・児童の保護者等に対し、自転車乗用時の頭部保護の重要性とヘルメット着用による被害軽減効果についての理解促進に努め、幼児・児童の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促進します。

(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ります。

後部座席のシートベルト非着用時の致死率は、着用時と比較して格段に高くなるため、衝突実験映像等を用いた着用効果が実感できる参加・体験型の交通安全教育を推進するほか、着用徹底の啓発活動等を展開します。

(オ) 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や使用方法について理解を深めるため、幼稚園・保育所、医療機関等と連携した効果的な広報啓発・指導や、インターネットを活用した保護者向けの情報提供等により、正しい使用方法を周知します。

(カ) 反射材用品等の普及促進

① 夕暮れ時から夜間における視認性を高め、歩行者及び自転車利用者の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や使用方法等について理解を深めるための参加・体験・実践型の交通安全教育の実施及び適切な反射性能等を有する製品の情報提供等による反射材用品等の販売店の拡充と反射材用品等の普及に努めます。また、歩行中の交通事故死者数の中で占める割合が高い高齢者に対しては、特にその普及の促進を図ります。

② 農作業用車両等の利用者に対しても、農業機械用後部反射マーク（通称「低速車マーク」）の取付け及び衣服や積荷への反射材装着の促進を図ります。

(キ) 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推進するとともに、交通ボランティア、安全運転管理者、運行管理者、酒類製造・販売業者、酒類提供飲食店等と連携してハンドルキーパー運動の普及啓発に努めるなど、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」という市民の規範意識の確立を図ります。

また、飲酒運転をした者が、アルコール依存症等が疑われる場合に、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。

(ク) 効果的な広報の実施

テレビ、ラジオ、新聞、インターネット等の広報媒体を活用して、交通事故等の実態を踏まえた広報、日常生活に密着した内容の広報など、具体的で訴求力の高い広報を重点的かつ集中的に実施し、高齢者の交通事故防止、子どもの交通事故防止、シートベルト及びチャイルドシートの正しい使用の徹底、妨害運転（あおり運転等）飲酒運転の根絶など、実効の確保を図ります。

(ケ) その他の普及啓発活動の推進

- ① 高齢者の交通事故防止に関する市民の意識を高めるため、他の年齢層に高齢者の特性を理解させるとともに、高齢運転者標識（通称「高齢者マーク」）を取り付けた自動車への保護意識を高めるように努めます。
- ② 夕暮れから夜間にかけて重大事故が多発する傾向にあることから、夜間の重大事故の要因である最高速度違反、歩行者の斜め横断などの事故実態・危険性等を広く周知し、道路利用者の安全意識の高揚と安全行動の実践を推進します。
また、季節や気象の変化、地域の実態等に応じ、交通情報板等の活用などにより、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を促すとともに、歩行者、自転車利用者の反射材用品等の活用を推進します。
- ③ 二輪車運転者の被害軽減を図るため、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します。

エ 交通指導員等の育成・強化

交通安全教育・普及啓発活動や街頭指導の徹底を図るため、交通指導員の育成・強化を図ります。

オ 地域における交通安全活動への参加・協働の推進

交通安全を推進する関係団体に対しては、指導者の養成や諸行事の開催など主体的な活動に対する支援を行います。

また、交通安全思想の普及徹底に当たっては、行政、関係団体、企業等と市民が連携を図り、それぞれの地域の実情に即した活動を推進し、市民の参加・協働を進めます。

(3) 安全運転の確保

安全運転を確保するためには、運転者の能力や資質の向上を図ることが必要であることから、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も含めた運転者教育等の充実に努めます。特に、今後大幅に増加することが予想される高齢運転者に対する教育等の充実に図ります。

また、運転者に対して運転者教育や安全運転管理者による指導、その他広報啓発等により、横断歩道においては、歩行者が優先であることを含め、高齢者や障がい者、子どもをはじ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。

さらに、今後の自動車運送事業の変化を見据え、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、自主的な安全運転管理対策を推進するとともに、自動車運送事業者による安全対策の充実及び交通労働災害の防止等を図るための取組を進めるほか、ICT等を活用しつつ、道路交通に関連する総合的な情報提供の充実に図ります。

ア 運転者教育等の充実

(ア) 高齢運転者対策の充実

- ① 高齢者交通安全教室等における実践的、効果的な指導を推進するとともに、高齢者の交通安全に関する学習機会の拡充に努めます。
- ② 高齢運転者標識（高齢者マーク）の表示の促進を図ります。
- ③ 自動車の運転に不安を有する高齢者等への運転経歴証明書制度や運転免許を自

主返納した者に対する支援措置等の周知に努めます。

- (イ) 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・交通安全運動等のあらゆる機会を通じて、
着用効果の啓発等のキャンペーンを積極的に行います。

イ 交通労働災害の防止等

関係機関と連携して、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うことにより、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、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。

(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・実用化が急速に進んでいます。交通事故のほとんどが運転者の交通ルール違反や運転操作ミスに起因している状況において、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と考えられます。既に衝突被害軽減ブレーキの普及等に伴い、事故件数及び死傷者数は減少傾向にあるものの、相次いで発生している高齢運転者による事故や子どもへの安全確保も喫緊の課題であることから、自家用自動車及び事業用自動車双方における先進安全技術の更なる性能向上及び活用・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。先進技術の導入により自動車の構造が複雑化するなか、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。

ア 自動車の安全性の確保

自動車には摩耗・劣化する部品等が多く使用されており、適切な保管管理を怠れば、不具合に起因する事故等の可能性が大きくなることから、その適切な保守管理を推進する必要があります。

自動車の保守管理は、一義的には、自動車使用者の責任の下になされるべきですが、交通事故の発生は、運転者自身の生命・身体のみでなく、第三者の生命・身体にも影響を与える危険性があるため、自動車検査等の徹底が図られるように関係機関に要請するとともに、その重要性について機会をとらえて広く市民に周知します。

イ 自転車の安全性の確保

- ① 毎月8日の「岩手県自転車安全指導の日」、5月の「自転車の安全利用推進期間」及び各季の「交通安全運動」等における啓発活動を通じて、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を醸成します。
- ② 児童・生徒が利用する自転車の点検整備については、関係団体の積極的な協力を求めます。
- ③ 夜間における交通事故防止のため、灯火点灯の徹底と反射器材等の普及促進により、自転車の被視認性の向上を図ります。
- ④ 自転車安全整備制度におけるTSマーク¹付帯保険や損害賠償責任保険等の加入促進に加え、年1回の点検整備を受けたTSマークの更新等を図ります。

¹ TSマーク

自転車安全整備店で点検・整備を受けると自転車に貼られるマーク（有効期間1年）で、損害賠償責任保険と傷害保険が付帯されている。

ウ 農業機械の点検整備及び安全確保

農業機械の使用者に対し、公道走行に当たっての基本的な法律（道路運送車両法、道路交通法等）の周知徹底を図ります。

(5) 道路交通秩序の維持

ア 交通指導取締りの強化等

道路交通秩序の維持を図るうえで、最も効果的である交通指導取締りについて、死亡事故等重大事故に直結する悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点を置いた交通指導取締りの強化を図られるよう関係機関に要請します。

イ 暴走族等対策の推進

暴走族対策を強力に推進するため、関係機関・団体と連携し、地域ぐるみで暴走族追放の気運高揚に努め、暴走行為をさせない環境づくりを推進します。

(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、また、被害を最小限に止めるため、救急医療機関と消防機関等の緊密な連携・協力関係を確保し、救助・救急体制及び救急医療体制の一層の充実を促進します。

(7) 被害者支援の充実と推進

交通事故被害者等は、事故により肉体的、精神的及び経済的に多大な負担が生じることに加え、家族などのかけがえのない生命が絶たれたりするなど、深い悲しみやつらい体験をされており、このような交通事故被害者等を支援することは極めて重要です。

しかし、交通事故に関する知識や情報は、一般的にはあまり詳しく知られていないのが実情です。

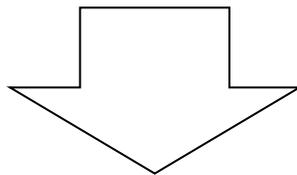
このような交通事故被害者を救済するため、専門的知識をもつ交通事故相談員を常駐させ、常時相談を受けられる機会を提供するとともに、県民生活センターで行う交通事故相談や、自動車損害賠償責任保険（共済）契約の徹底や広報・啓発、無保険（無共済）車両の運行防止の周知・啓発を図ります。また、自転車利用者が加害者となる事故に備え、被害者の救済を図るため、加入済みの保険内容の確認や損害賠償責任保険等への加入・更新について普及啓発を行うなど、被害者支援を積極的に推進します。

このほか、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、市町村交通災害共済への加入促進も図ります。

第2章 踏切道における交通の安全

1 踏切事故のない社会を目指して

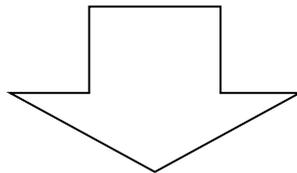
踏切事故は、長期的には減少傾向にあるが、改良すべき踏切道がなお残されており、引き続き踏切事故防止対策を推進することにより、踏切事故のない社会を目指す。



2 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対策の推進



<4つの柱>

- ① 踏切道の立体交差化及び構造の改良の推進
- ② 踏切保安設備の整備
- 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を図るための措置

第1節 踏切事故のない社会を目指して

1 踏切事故の状況等

踏切事故は、県内及び全国的に減少傾向にあり、これは、これまでの踏切道の改良などの積極的な推進によるところが大きいと考えられますが、依然として改良すべき踏切道がなお残されている状況にあり、今後もより効果的な対策を積極的に推進することが求められます。

第2節 踏切道における交通の安全についての対策

1 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点

踏切事故は件数、死傷者ともに減少傾向にあるとはいえ、踏切事故は、ひとたび発生すると多数の死傷者を生ずるなど重大な結果をもたらすことから、踏切道の立体交差化や構造改良など事故の発生を防止すると同時に、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効果的な対策が、今後も積極的に推進されるよう次の点について関係機関に要請していくとともに、踏切道の安全通行に関する知識についての啓発活動を推進していきます。

2 講じようとする施策

(1) 踏切道の立体交差化及び構造の改良の推進

ア 遮断時間が特に長い踏切道や、主要な道路と交差する軌道・道路の新設・改築に当たっては、極力立体交差化を図るよう要請します。また、各踏切道の状況を踏まえ、歩道拡幅等の構造改良や歩行者等立体横断施設の設置など、カラー舗装や駅周辺の駐輪場整備等の一体対策を促進します。

イ 歩道が狭い踏切道の事故対策として、歩行者滞留を考慮した踏切拡幅など、効果の高い構造の改良等を促進します。

ウ 軌道の平滑化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。

(2) 踏切保安設備の整備

ア 踏切道の利用状況や幅員などを勘案し、踏切遮断機の整備を行います。

イ 必要に応じて、警報時間制御装置の整備を進め、遮断時間の短縮を図ります。

ウ 交通量の多い踏切道については、障害物検知装置など、事故防止効果の高い踏切保安設備の整備を進めます。

エ 高齢歩行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、非常押しボタンの整備、障害物検知装置の高規格化を推進します。

(3) 踏切道の統廃合の促進

踏切道の立体交差化や構造改良の実施に併せて、地域住民の通行に支障を及ぼさないものについては、踏切道の統廃合を促進します。

(4) その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置

ア 踏切道予告標や踏切信号機、情報通信技術（ICT）の活用による踏切関連交通安全施設の高度化を推進します。

- イ 車両等の踏切通行時の違反行為に対する指導取締り強化を関係機関に要請します。
- ウ 落輪等の踏切支障時における非常ボタンの操作方法など、緊急措置の広報活動を強化します。

奥州市交通安全対策会議

〔奥州市市民環境部生活環境課〕

〒023-8501 奥州市水沢大手町一丁目 1 番地

電話：0197 (24) 2111