

第4次 一関市交通安全計画

【令和3年度～令和7年度】



令和3年7月
一関市

「第4次一関市交通安全計画」の策定にあたって

交通事故や死傷者数の増加を受け、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月に交通安全対策基本法(昭和45年法律第110号)が制定されました。

本市においては、この法律に基づき3次にわたり一関市交通安全計画を策定し、関係機関・団体等が一体となって、交通安全対策を推進してまいりました。

その結果、交通事故死者数の状況は、現在の市の区域となった平成23年以降では平成27年の14人をピークに減少傾向に転じ、令和元年には第3次計画の目標値である死者数3人以下を達成しました。

しかしながら、第3次計画最終年の令和2年には6人の尊い命が失われたことから、改めて交通安全対策について関係機関・団体が思いを新たに連携して取り組んでいく必要があります。

高齢者人口の増加に伴う高齢運転者の交通事故の増加が全国的にも大きな課題となっており、今後ますます高齢者が関わる事故の増加が懸念されることから、高齢者に対する交通安全意識の啓発が重要になっています。

交通事故の防止は、「誰一人取り残さない」というSDGsの理念の実現に向け、国、県、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らない重要な課題であり、交通事故のない社会を目指した対策を強力に推進していく必要があります。

このような観点から策定した第4次一関市交通安全計画は、交通安全対策基本法に基づき、令和3年度から令和7年度までの5年間に講ずべき交通安全に関する施策の指針となるものであり、各種施策を総合的・重点的に進め、交通事故の減少を目指すものです。



第4次一関市交通安全計画 目次

計画の基本理念	1
第1章 道路交通の安全	4
第1節 道路交通の安全についての目標	5
1 道路交通事故の現状と今後の見通し	5
(1) 道路交通事故の現状	5
(2) 道路交通事故の見通し	8
2 第4次交通安全計画における道路交通の安全についての目標	8
第2節 道路交通の安全についての対策	9
1 今後の道路交通安全を考える視点	9
(1) 高齢者及び子どもの安全確保	9
(2) 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上	10
(3) 生活道路における安全確保	10
(4) 先端技術の活用推進	11
(5) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進	11
(6) 地域が一体となった交通安全対策の推進	11
2 講じようとする施策	12
(1) 道路交通環境の整備	12
ア 生活道路における人優先の安全・安心な歩行空間の整備	12
イ 幹線道路における交通安全対策の推進	12
ウ 交通安全施設等の整備事業の推進	14
エ 住民の移動手段の確保・充実	14
オ 歩行空間のユニバーサルデザイン化	15
カ 無電柱化の推進	15
キ 自転車利用環境の総合的整備	15
ク 交通需要マネジメントの推進	15
ケ 災害に備えた道路交通環境の整備	15
コ 総合的な駐車対策の推進	16
サ 道路交通情報の充実	16
シ 交通安全に寄与する道路交通環境の整備	16
(2) 交通安全思想の普及徹底	17
ア 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	17
イ 効果的な交通安全教育の推進	19
ウ 交通安全に関する普及啓発活動の推進	19
エ 交通指導員の育成・強化	21
オ 地域における交通安全活動への参加・協働の推進	21

(3) 安全運転の確保	2 2
ア 高齢者支援の推進	2 2
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	2 2
(4) 車両の安全性の確保	2 2
ア 自動車の安全性の確保	2 2
イ 自転車の安全性の確保	2 2
(5) 救助・救急活動の充実	2 3
ア 救助・救急体制の整備	2 3
イ 救急医療体制の整備	2 4
ウ 救急関係機関の協力関係の確保	2 4
(6) 被害者支援の充実と推進	2 4
ア 損害賠償の請求についての援助等	2 4
第2章 踏切道における交通の安全	2 5
第1節 踏切事故のない社会を目指して	2 6
1 踏切事故の状況	2 6
2 近年の踏切事故の特徴	2 6
3 第4次交通安全計画における踏切道の目標	2 6
第2節 踏切道における交通の安全についての対策	2 7
1 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点	2 7
2 講じようとする施策	2 7
(1) 踏切道の立体交差化及び構造の改良の推進、歩行者等立体横断施設整備の促進	2 7
(2) 踏切保安設備の整備及び交通規制の要請	2 7
(3) 踏切道の統廃合の促進	2 7
(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	2 7

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、誰もが安心して暮らし、安全に移動できる社会を実現することが極めて重要です。

毎年多くの人々が交通事故(死傷を伴う交通事故をいう。以下同じ。)の被害に遭っており、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。

人災である交通事故による被害者は出さないという思いを強くし、また、交通事故がもたらす大きな社会的・経済的損失なども勘案し、交通事故のない社会を目指します。

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なく、日頃の取り組みが重要です。

交通安全対策基本法が制定されてから半世紀、悲惨な交通事故の根絶に向けて、更なる一步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の安全を確保するとともに、全ての交通については、高齢者、障がい者、子どもなど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行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、高齢化の進行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であり、高齢となっても安全に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や、年齢違いや障がいの有無に関わりなく安全に安心して暮らせる社会の構築を目指します。

1 交通社会を構成する三要素

本計画においては、前記の観点から、「道路交通」、「踏切道における交通」のそれぞれの分野ごとに、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、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、交通事故の調査・分析を行い、これを情報発信して、市民一人ひとりの理解と協力の下、強力に推進するものです。

第一に、人に係る安全対策については、運転する人の知識・技能の向上、交通安全意識の徹底を図り、かつ、歩行者に対する交通安全意識の徹底及び指導の強化を図ります。

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、教育及び普及啓発活動の充実に努めます。

第二に、交通環境に係る安全対策として、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充実及び施設の老朽化対策に努めます。

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などの車両との分離を推進します。特に、道路交通においては、通学路や生活道路、市街地の幹線道路の歩道整備の推進に努めます。

2 横断的に重要な事項

(1) 先端技術の積極的な活用

交通社会を構成する三要素を結び付け、相互の施策効果を高めるには情報の役割が重要であり、特に、情報通信技術(ICT^{※1})の活用は、人間の認知・判断の能力や活動を補うとともに、ヒューマンエラー防止を図ることが期待できることから、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・分析の充実に努めます。

(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・救急活動を充実させるとともに、「犯罪被害者等基本法」の制定を踏まえ、一層の被害者支援の充実に努めます。

※1 ICT(Information and Communications Technology)

情報や通信に関連する科学技術の総称。特に、電気、電子、磁気、電磁波などの物理現象や法則を応用した機械や器具を用いて情報を保存、加工、伝送する技術のこと。

(3) 参加・協働型の交通安全活動の推進

国、県、市及び地域の民間団体が緊密な連携の下に施策を推進するとともに、施策の計画段階から市民が参加できる仕組みづくりや参加・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、最少の経費で最大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、交通事故状況の変化に弾力的に対応するとともに、その効果を検証して必要に応じて見直しを図った上で、重点的かつ効果的に実施します。

さらに、交通安全は、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、地震や水害などに対する防災及び感染症による影響を踏まえた安全対策を講じます。

(5) 公共交通機関等における一層の安全の確保

市民の日常生活を支え、ひとたび交通事故が発生した場合には大きな被害や影響が生じる公共交通機関等の一層の安全を確保するため、事業者が社内一丸となった安全管理体制の構築・改善を促進します。

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、交通事故のない社会を目指します。



2 道路交通の安全についての目標
令和7年までに

- (1) 年間の死者数を3人以下にします。
- (2) 年間の重傷者数を20人以下にします。
- (3) 年間の交通事故発生件数を150件以下にします。
- (4) 年間の死傷者数を190人以下にします。



3 道路交通の安全についての対策

<6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 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

<6つの柱>

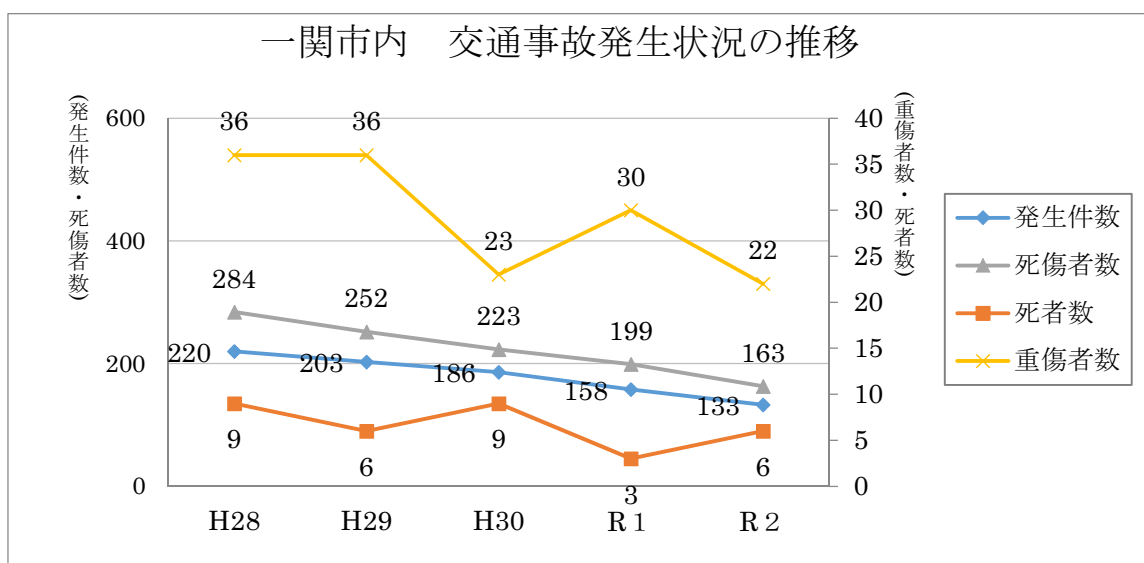
- | | |
|--------------|---------------|
| ① 道路交通環境の整備 | ② 交通安全思想の普及徹底 |
| ③ 安全運転の確保 | ④ 車両の安全性の確保 |
| ⑤ 救助・救急活動の充実 | ⑥ 被害者支援の充実と推進 |

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

市は、第 3 次一関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ました。その結果、発生件数及び死傷者数については平成 28 年から毎年減少しています。令和元年には死者数、発生件数、死傷者数のすべての目標を達成しました。一方、死者数は計画期間の 5 年平均で 6.6 人と目標値の 2 倍となっており、依然として厳しい状況にあります。



区分	H28	H29	H30	R 1	R 2	5年平均	第3次目標
死者数	9人	6人	9人	3人	6人	6.6人	3人以下
重傷者数	36人	36人	23人	30人	22人	29.4人	
発生件数	220件	203件	186件	158件	133件	180件	190件以下
死傷者数	284人	252人	223人	199人	163人	224.2人	240人以下

(岩手県警察本部資料に基づき集計)

※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、1 か月 (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。

《直近5年(平成28年から令和2年)における交通事故の特徴》

① 死傷者数に占める死者の比率が高い

市内の交通事故における死傷者数に占める死者の比率は、平均で3.0%となっています。これは岩手県平均の2.2%を上回り、全国平均0.7%の約4.2倍も高くなっています。

・死傷者数に占める死者の比率(岩手県警察本部資料に基づき集計)

区分	H28	H29	H30	R 1	R 2	5年平均
一関市	3.2%	2.4%	4.0%	1.5%	3.7%	3.0%
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%

② 死亡事故における高齢者の比率が高い

死者数に占める高齢者(65歳以上)の比率は、平均で46.7%を占めています。

また、高齢運転者(70歳以上)が第1当事者となる死亡事故も全死亡事故の17.2%を占めています。

県全体では、死者数に占める高齢者の比率が63.0%、高齢運転者が第1当事者となる死亡事故が33.3%を占め、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(岩手県警察本部資料に基づき集計)

区分	H28	H29	H30	R 1	R 2	5年平均
死者数	9人	6人	9人	3人	6人	6.6人
うち高齢者	2人	2人	7人	2人	2人	3人
構成率(市)	22.2%	33.3%	77.8%	66.7%	33.3%	46.7%
構成率(県)	67.1%	45.9%	67.8%	68.9%	67.4%	63.0%

・高齢運転者が第1当事者の死亡事故比率(岩手県警察本部資料に基づき集計)

区分	H28	H29	H30	R 1	R 2	5年平均
死亡事故件数	9件	5件	8件	3件	6件	6.2件
うち高齢運転者が第1当事者	1件	0人	6人	0人	0人	1.4件
構成率(市)	11.1%	0%	75.0%	0%	0%	17.2%
構成率(県)	28.6%	29.1%	32.8%	40.9%	39.1%	33.3%

③ 道路横断中の死亡事故が多い

歩行中の交通事故による死者のうち、道路横断中の事故による死者数が、平均で83.3%と高い比率を占めています。

県全体でも、77.9%と高い比率を占めています。

・道路横断に伴う死者数(岩手県警察本部資料に基づき集計)

区分	H28	H29	H30	R 1	R 2	5年平均
歩行者死者数	3人	4人	1人	2人	1人	2.2人
うち道路横断中	2人	4人	1人	1人	1人	1.8人
構成率(市)	66.7%	100.0%	100.0%	50.0%	100.0%	83.3%
構成率(県)	91.7%	68.2%	86.4%	55.6%	88.9%	77.9%

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、平均で全体の22.6%を占めています。県全体でも、30.0%と高い比率を占めています。

・午後4時から午後8時までの交通死亡事故件数(岩手県警察本部資料に基づき集計)

区分	H28	H29	H30	R 1	R 2	5年平均
死亡事故件数	9件	5件	8件	3件	6件	6.2件
うち夕暮れ時の発生件数	3件	1件	2件	0件	1件	1.4件
構成率(市)	33.3%	20.0%	25.0%	0%	16.7%	22.6%
構成率(県)	37.1%	40.0%	25.9%	11.4%	30.4%	30.0%

⑤ 飲酒による交通事故件数は増加傾向

市内の飲酒運転検挙者数は年々増加傾向にあり、令和2年には人口千人当たりの検挙者数が0.66人となり、県内の市で最多となっています。

県全体での飲酒による交通事故件数は令和元年までは減少傾向にありましたが、令和2年に増加しており、飲酒による交通事故死者数も同様となっています。

・県内の飲酒運転による交通事故件数(岩手県警察本部資料に基づき集計)

区分	H28	H29	H30	R 1年	R 2	5年平均
交通事故件数	2,373件	2,231件	1,982件	1,968件	1,658件	2,042.4件
うち飲酒による事故件数	25件	30件	25件	22件	27件	25.8件
構成率	1.1%	1.3%	1.3%	1.1%	1.6%	1.3%
死者数	2人	4人	2人	1人	4人	2.6人

(2) 道路交通事故の見通し

道路交通を取り巻く状況は、社会経済情勢の動向に伴い、今後複雑に変化するものと見込まれます。特に新型コロナウイルス感染症の直接・間接的影響が様々な課題や制約を生み、ライフスタイルや交通行動に影響を及ぼすことが懸念されます。

将来の交通事故の状況を正確に見極めることは難しいところですが、本市の特徴として、高齢者人口の増加や、広い市域により車依存の傾向が影響すると見込まれます。

高齢者人口は毎年約1%程度増加し、令和3年3月末時点で37.1%を占めています。

また、全体の免許保有者が減少している一方で、高齢者の運転免許保有者は毎年約1%程度増加しています。

令和4年からは、いわゆる「団塊の世代」が75歳以上になるため、後期高齢者の安全の確保が一層重要となります。

2 第4次交通安全計画における道路交通の安全についての目標

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、県の目標を踏まえて、本計画の計画期間である令和7年までに、以下のとおり目標を設定します。

令和7年までに

- (1) 年間の死者数を3人以下にします。
- (2) 年間の重傷者数を20人以下にします。
- (3) 年間の交通事故発生件数を150件以下にします。
- (4) 年間の死傷者数を190人以下にします。

※日常生活に影響の残るような重傷事故を減らすことを目指し、重傷者数も目標に設定します。

第2節 道路交通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。また、交通事故発生件数、負傷者数も8年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つたものと考えられます。

一方で高齢者人口の増加などにより、高齢者死者数の構成率は直近5年平均で46.7%と高い割合で推移しています。

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

推進に当たっては、次の(1)から(6)までの重視すべき視点を明確にした上で、

- 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 救助・救急活動の充実
- ⑥ 被害者支援の充実と推進

の6つの柱により、交通安全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、市内の交通死亡事故における高齢者の割合が高いことや今後も高齢化が進行することを踏まえると、高齢者が安全かつ安心して外出したり移動したりできるような交通社会の形成が必要であり、そのためには、多様な高齢者の実像を踏まえたきめ細かい総合的な交通安全対策を推進する必要があります。

また、年齢などに関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。高齢者が歩行及び自転車を利用する交通手段として利用する場合には、歩道の整備や生活道路の安全対策、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、地域の状況にかなった自動運転サービスの活用も重要となると考えられます。

高齢者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などを補う技術の活用・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、事故リスクを軽減する運転の在り方についても、交通安全教育などを通じて幅広く情報提供していく必要があります。

また、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、歩道の整備などの安全・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ません。

(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。このような情勢を踏まえ、人優先の考えの下、生活道路、市街地の幹線道路などにおいて安全・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。

一方で、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を推進します。

自転車については、自動車に衝突された場合には被害者となる反面、歩行者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、加入している保険内容の確認や損害賠償責任保険等への加入促進など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、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、まちづくりの観点にも配慮する必要があります。

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、自転車利用者を始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、対策に着手する段階からの一貫した市民の関わりが重要です。

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、物理的デバイスのハンプ^{※2}など、自動車の速度抑制を図るための道路交通環境の整備を推進します。

※2 ハンプ

自動車の走行速度を低減するために、道路上に設けられた凸型の構造物。

(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により、交通事故が減少しています。

今後も、サポカー・サポカーS^{※3}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^{※4}、レベル3^{※5}以上の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など、先端技術の活用を推進し、交通事故の更なる減少が期待されます。

(5) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進

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、形態など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。

(6) 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、インターネットなどを通じた交通事故情報の提供により、市民の交通安全対策への関心を高め、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のため、市内それぞれの地域における交通情勢を踏まえ、行政、関係団体、市民と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。

※3 サポカー・サポカーS

自動(被害軽減)ブレーキやペダル踏み間違い時加速抑制装置等を搭載した車(安全運転サポート車)の愛称。

※4 車車間通信

車両と車両が通信により速度等の車両情報を交換する。

※5 レベル3

自動運転レベルは、「人」(運転手)もしくは「車」(システム)が担う運転操作の度合いや自動運転の技術到達度、走行可能エリアなどによって、レベル0からレベル5の6段階に分類されている。自動運転レベル3は、一定条件下においてすべての運転操作をシステム側が行うものの、緊急時に運転手が運転操作を担うという状態のことを指す。

2 講じようとする施策

(1) 道路交通環境の整備

幹線道路における安全対策を引き続き推進するとともに、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の推進に取り組みます。

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、効果の検証を行い、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設けるなど地域・市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の整備に努めます。

ア 生活道路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

- ① 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、道路標識・道路標示の高輝度化を推進します。
- ② 歩道の整備による安心して移動できる歩行空間ネットワークを整備する経路対策、歩行者や自転車の安全な通行を確保するゾーン対策について、関係機関と連携して取り組みます。

(イ) 通学路等における交通安全の確保

児童・生徒や幼児の通行の安全を確保するため、一関市通学路交通安全プログラムなどにより危険箇所合同点検の実施や対策の継続的な取組を支援するとともに、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緊急安全点検の結果を踏まえ、道路交通実態に応じ、学校、教育委員会、警察、教育保育施設等の対象施設、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、自転車通行空間の整備、押ボタン式信号機・歩行者用灯器の整備、横断歩道の拡充などの対策を推進します。

(ウ) 高齢者、障がい者などの安全に資する歩行空間の整備

- ① 高齢者や障がい者などの生活環境を確保するため、ユニバーサルデザインの考え方に基づき、駅、公共施設、福祉施設、病院の周辺を中心に平坦で幅の広い歩道の整備を推進します。
- ② 冬期の安全で快適な歩行空間を確保するため、歩道の適時適切な除雪や凍結防止剤の散布など、関係機関と連携を図りながら、きめ細かな除雪対策の充実を図ります。

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、道路管理者や警察署と連携し、事故分析結果を基に集中的に事故抑止対策を推進します。

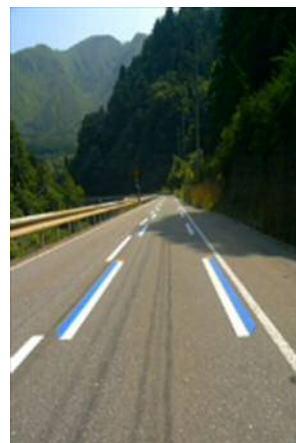
- ② 速度抑制対策として、薄層舗装(写真1)やイメージハンプ(写真2)、減速マーク(写真3)などを、また、正面衝突事故防止対策として、ランブル・ストリップス(写真4)の施工を推進します。
- ③ 事故危険箇所区間では、信号灯器の多現示化(右折専用現示)、信号機のLED化を関係機関へ要請します。
- また、道路標識の高輝度化、歩道の整備、隅切り等の交差点改良や道路照明・視線誘導標の設置などの整備を推進します。

写真1 薄層舗装



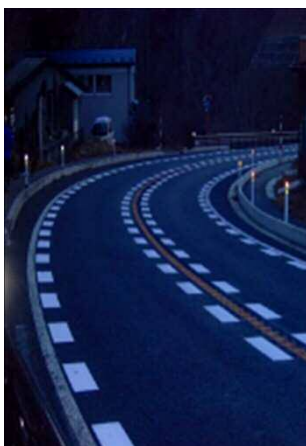
車道の路面に凸型断面の舗装をし、過度な速度で自動車が通過した際に、ドライバーに与える音や振動により、速度の抑制を図るもの

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はみ出しを知らせるもの

(イ) 適切に機能分担された道路網の整備

- ① 自動車、自転車、歩行者などの異種交通を分離し、交通流の純化を促進するため、幹線道路から生活道路に至るネットワークを体系的に整備するとともに、歩道などの整備を推進します。
- ② 市街地における早朝出勤時にみられる交通渋滞、交通事故の防止を図るため、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。
- ③ 円滑な交通流が確保された良好な交通環境を形成するため、道路交通や鉄道など複数の交通機関の連携が図れるよう推進するとともに、それぞれの交通拠点へのアクセス道路の整備を推進します。

(ウ) 道路の改築など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通行空間の改善を図るため、既存道路に歩道を設置するための拡張、生活道路におけるハンプや狭さくの設置による通過車両の速度抑制対策など、道路の改修を推進します。
- 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を推進します。
- ③ 道路の新設・改良に当たっては、交通安全施設についても整備することとし、道路標識、道路照明などの設置を推進します。
- ④ 安全で快適な道路環境とするため、交通安全機能が期待できる植栽による道路の緑化や、景観に配慮した道路整備を推進します。
- ⑤ 交通混雑が著しい中心部、JR一ノ関駅などの鉄道駅周辺道路網の整備を進め、アクセシビリティの向上を図ります。
- ⑥ 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の整備を体系的に推進します。

ウ 交通安全施設等の整備事業の推進

(ア) 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における通行車両の速度抑制、通過交通の抑制又は排除、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、無電柱化の推進、安全上課題のある踏切の対策により歩行者・自転車の安全な通行空間を確保します。

(イ) 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を選定し、事故原因の検証に基づいた信号機の高度化、交差点改良の対策を推進します。

(ウ) 交通円滑化対策の推進

信号機の高度化、交差点の交通安全施設整備を推進するほか、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。

(エ) 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の整備を推進します。
- 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、効果についても積極的に公表します。

(オ) 連絡会議等の活用

関係機関・団体で構成されている一関市交通安全対策協議会を活用し、施策の企画、評価、進行管理に関して協議を行い、安全な道路交通環境の実現に努めます。

エ 住民の移動手段の確保・充実

高齢者をはじめとする地域住民の移動を支える地域公共交通について、国の補助制度を活用しながら、県及び市が連携して、維持・確保に努めます。

市におけるコミュニティバスなどの運行による地域内交通の改善や再編等の取組に対する支援を通じて、市民のニーズに対応した持続可能な公共交通ネットワークの構築を推進します。

ICカードやスマートフォンアプリをはじめとした情報通信技術(ICT)の導入など、公共交通事業者が行う利便性向上の取組を支援します。

オ 歩行空間のユニバーサルデザイン化

高齢者や障がい者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、病院を結ぶ道路において、幅の広い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。

カ 無電柱化の推進

歩道の幅員の確保による歩行者の安全で快適な通行空間の確保、良好な景観の形成等の観点から無電柱化を推進します。

キ 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、歩行者と自転車の事故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により、安全で快適な自転車走行空間の整備を推進します。
- ② 自転車通行空間、自転車道線などを継続的に安全で快適に利用するため、舗装補修や除草により適切な維持管理を行うとともに、道路管理者と交通管理者が連携し、適切な道路標識及び道路標示の設置・運用を推進します。
- ③ 悪質・危険な行為の取締りを強化するとともに、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) 自転車の駐車対策の推進

放置自転車の問題解決のため、市、道路管理者、警察、鉄道事業者などが連携して警告・整理・撤去を推進します。

ク 交通需要マネジメントの推進

道路整備や交差点改良などの交通容量の拡大策、交通管制の高度化に加え、パーク・アンド・ライド^{*6}の推進による移動手段の使い分けや鉄道、バス等の公共交通機関の確保及び利用促進により渋滞の緩和、円滑化に努めます。

ケ 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 地震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、緊急輸送道路上にある橋梁の耐震対策を推進します。
- ② 豪雨、豪雪などに対応するため、道路法面など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。

^{*6} パーク・アンド・ライド

自宅から自家用車で最寄りの駅又はバス停まで行き、車を駐車させた後、バスや鉄道などの公共交通機関を利用して中心部の目的地に向かうシステムである。

- ③ 地震や水害などの災害発生時に、避難場所となる「道の駅」について防災拠点としての活用を推進します。
- (イ) 災害に強い交通安全施設の整備
 - ① 停電による信号機の機能停止を防止するため、自動起動型信号機電源付加装置の整備を所管機関に要請します。
 - ② 老朽化した信号機、道路標識等の計画的な更新を推進します。
- (ウ) 災害発生時における交通規制

災害発生時においては、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。
- (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は、交通混乱を防止し、応急対策のための緊急交通路の確保及び道路利用者への道路交通情報の提供を行うため、関係機関や相互応援自治体との連携確保を図ります。また、インターネット、コミュニティFMやケーブルテレビの情報通信技術を活用した災害情報の提供を推進します。

コ 総合的な駐車対策の推進

市民への広報啓発活動により、路上における無秩序な駐車を抑制し、違法駐車締め出し気運の醸成・高揚を図ります。

サ 道路交通情報の充実

多様化する道路利用者のニーズや自動運転の実用化に対応するため、交通監視カメラ、車両感知器、交通情報板、道路情報提供装置を整備するほか、新たな情報通信技術(ICT)の導入による情報収集・提供体制の充実を図ります。

シ 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
 - ① 工作物の設置、工事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とどめるとともに、適正な運用と併せて許可条件の履行、占有物件の維持管理の適正化について指導します。
 - ② 不法占有物件については、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、不法占有物件の一掃及び不法占有防止の啓発活動と併せて、「道路ふれあい月間」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有工事については、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するとともに、掘り返しを防止する抜本的対策として共同溝などの整備を推進します。
- (イ) 休憩施設の整備の推進

過労運転に伴う事故防止や高齢運転者の増加に対応して、「道の駅」などの休憩施設の整備を推進します。
- (ウ) 子どもの遊び場の確保

子どもの遊び場の環境に恵まれない地域においては、公立の小学校、中学校の校庭及び体育施設、社会福祉施設の園庭などの開放の促進を図ります。

(エ) 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。

(オ) 冬期の交通安全の確保

- ① 冬期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、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、道路情報板への表示やSNSなど様々な手段を活用し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しの情報提供に努めます。

(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、高齢化が進行する中で、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、地域の見守り活動を通じ、地域が一体となって高齢者の安全確保に取り組みます。

交通安全教育、広報・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、障がい者に関する知識や思いやりの心を育み、交通事故被害者の痛みを思いやり、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あることから、市、警察、学校、関係民間団体、地域社会、企業及び家庭が、それぞれの特性を生かした市民参加型の活動を推進するとともに、市職員及び教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、インターネットを通じて地域や学校で行われる交通安全教育の場における情報の活用促進に努めます。

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、二輪車・自動車の特性、危険の予測と回避、標識の意味、自転車事故における加害者の責任、応急手当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ような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、運転免許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いう面を意識した交通安全教育を実施します。
- ④ 各学校においては、家庭及び関係機関・団体と連携・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、情報の提供を行うとともに、保護者対象の講習会や児童・生徒に対する補完的な交通安全教育を実施します。

(ウ) 成人に対する交通安全教育の推進

- ① 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を関係機関に働きかけます。
- ② 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中心に実施します。
- ③ 事業主は、安全運転管理者等を法定講習、指導者研修会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。
- ④ 事業所、官公庁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始め、従業員や職員の通勤・帰宅途上など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。

(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、必要な実践的技能及び交通ルール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 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、助言が地域一体なで行われるよう努めるとともに、反射材用品の活用や交通安全用品の普及に努めます。
- 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、指定自動車教習所が連携して、個別に安全運転の指導を行う講習会を開催し、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・実践型の講習会の実施に努めます。
- (オ) 障がい者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して、障がいの程度に応じ、きめ細かな交通安全教育を実施します。
 - ② 介護者、交通ボランティアなどの障がい者に付き添う者を対象とした講習会を開催します。
- (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た交通安全教育を実施します。
 - 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してもらうため、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を通じ、講習会への外国人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技能及び知識を習得し、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シミュレーターを活用など、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、利用する教材を見直し、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 ①の運動が効果的なものとなるよう、事故の実態や市民のニーズ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」、毎月17日の「岩手県シルバー交通安全指導の日」及び毎月25日の「一関市交通安全指導の日」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の流れを加速するため、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) 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、横断歩道手前での自動車の減速が不十分なも

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交通ルールの遵守と交通マナーの向上、歩行者が自らの安全を守るための交通行動や歩きスマホなどの危険性を理解するための交通安全教育を推進します。

(ウ) 自転車の安全利用の推進

① 自転車は、通勤・通学を始め、配達やサイクリング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普及啓発を図ります。

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やながら運転などの交通違反を理解させるための交通安全教育を推進します。

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も有しており、交通社会の一員としての十分な自覚・責任が求められることから、そうした意識の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など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とともに、全ての年齢層の自転車利用者に対しても、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、衝突実験映像やシートベルトコンビンサー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、市、教育保育施設、医療機関など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により、正しい使用方法を周知します。

(カ) 反射材用品の普及促進

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します。

また、反射材用品の視認効果や使用方法について理解を深めるための参加・体験型の交通安全教育の実施や適切な反射性能を有する製品の情報提供による反射材用品の販売店の拡充と反射材用品の普及に努めます。

さらに、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の推進

- ① 当市の飲酒運転検挙者数は年々増加傾向にあります。令和2年には人口千人当たりの検挙者数が0.66人となり、県内の市で最多となっていることから、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します。
- ② 交通ボランティア、安全運転管理者等、運行管理者、酒類製造・販売業者、酒類提供飲食店などと連携してハンドルキーパー運動の普及啓発に努めます。
- ③ 地域・職域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。
- ④ 飲酒運転をした者について、アルコール依存症が疑われる場合に、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、インターネットなど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など、具体的で訴求力の高い内容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、妨害運転や飲酒運転の根絶など、実効性のある広報を行います。

(ケ) 自動車事故を防止するための取組の支援

安全運転管理者等選任事業所に対し、交通事故情報を提供するほか、安全講習、季節運動などにおける合同街頭活動など、事業所における自動車事故を防止するための取組を支援します。

(コ) 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意識の醸成を図ります。
また、季節や気象の変化、地域の実態に応じ、交通情報板を活用して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。
- ④ 市民が、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を図ることができるよう、インターネットなど各種広報媒体を通じて事故情報の提供に努めます。

エ 交通指導員の育成・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、新任交通指導員研修会を始めとする各種研修会への参加により、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民間団体に対しては、指導者の養成や諸行事に対する援助を行い、その主

体的な活動を支援します。

交通安全思想の普及徹底に当たっては、行政、民間団体、企業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

ア 高齢者支援の推進

- ① 自動車の運転に不安を有する高齢者などが運転免許証を返納しやすい環境の整備を図るため、関係機関・団体が連携し、運転経歴証明書制度の周知、運転免許証を自主返納した者に対する公共交通機関の運賃割引などの支援措置の充実、地域公共交通の整備・拡充に努めます。
- ② 運転経歴証明書の制度を活用し、運転免許証を自主返納した者の支援に努めます。
- ③ 低床バスの導入やバリアフリー化を通じて、高齢者が公共交通機関を利用しやすい環境の整備に努めます。

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・交通安全運動等あらゆる機会を通じて、着用効果の啓発に努めます。

(4) 車両の安全性の確保

ア 自動車の安全性の確保

自動車には摩耗・劣化する部品が多く使用されており、適切な保守管理を怠れば事故の可能性が大きく、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、これまで以上に適切な保守管理が重要となります。

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」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^{*7}付帯保険や損害賠償責任保険等の加入を推進します。

^{*7} 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。

(5) 救助・救急活動の充実

交通事故による負傷者の救命を図るため、消防本部は救急医療機関や警察との緊密な連携・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。

特に、救急現場又は搬送途上における一刻も早い救急医療、応急処置等を実施するための体制を整備するほか、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に努めます。

ア 救助・救急体制の整備

(ア) 救助・救急体制の整備・拡充

交通事故の種類・内容の複雑多様化に対処するため、消防本部は救急医療機関や警察との緊密な連携を確保し、救助・救急体制及び救急医療体制の整備・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

多数の負傷者が発生する大規模事故に対応するため、救急関係機関の連絡体制の整備や救護訓練の実施、消防機関と災害派遣医療チーム(DMAT^{※8})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

① 自動体外式除細動器(AED^{※9})の使用も含めた応急手当について、消防本部が行う講習会への参加促進や「救急の日」、「救急医療週間」の機会を利用した普及啓発活動を推進します。

② 学校においては、教職員対象の心肺蘇生法(AEDの取扱いを含む。)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ける止血法や包帯法、心肺蘇生法等の応急手当(AEDの取扱いを含む。)について、指導の充実を図ります。

(エ) 救急救命士の養成とメディカルコントロール体制の充実

救急救命士の計画的な養成を図るとともに、救急救命士が行える気管挿管、薬剤投与を円滑に実施するための実習を推進します。

また、医師の指示又は指導・助言の下に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・救急用資機材の整備の推進

救急救命士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) 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・救急事象に対応できるよう救助隊員及び救急隊員の知識・技術などの向上を図るため、教育訓練の充実を図ります。

(キ) 高速自動車国道における救急業務実施体制の整備

東日本高速道路株式会社と岩手県警察及び市は、相互に協力して、適切かつ効率的な人命の救護活動を行います。

※8 DMAT(Disaster Medical Assistance Team)

災害急性期に活動できる機動性を持ったトレーニングを受けた医療チーム。

※9 AED(Automated External Defibrillator)

心臓がけいれんし、血液を流すポンプ機能を失った状態(心室細動)になった心臓に対して、電気ショックを与え、正常なリズムに戻すための医療機器である。

イ 救急医療体制の整備**(ア) 救急医療体制の充実**

休日・夜間における救急医療体制については、医師会等の関係機関の協力を得て、休日当番医制による診療や小児・成人夜間当番体制の充実に継続して取り組みます。

また、入院を必要とする中等症及び重症救急患者に対する二次救急医療体制については、病院が協力し、輪番制による診察を行います。

(イ) 医師・看護師等の養成

医師・看護師等の医療技術者の養成及び人材の確保を図るため、市が指定する医療機関に将来従事しようとする医師や看護師等を目指す者の修学を支援します。また、救急蘇生法指導者講習会を実施し、救急活動を行う者の養成を図ります。

ウ 救急関係機関の協力関係の確保

救急医療機関との緊密な連携・協力関係の確保を推進するとともに、救急医療機関相互の受入れ・連絡体制の明確化を図ります。

(6) 被害者支援の充実と推進

交通事故被害者は、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たり、又はかけがえのない生命を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を支援することは極めて重要です。

自動車事故については、交通事故被害者を救済するため、損害賠償責任保険等の契約の徹底や広報・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などへの加入・更新について普及啓発を行います。

交通事故に関する相談を受けられる機会を充実させるとともに、被害者支援を積極的に推進します。

ア 損害賠償の請求についての援助等**(ア) 損害賠償請求の援助活動等の強化**

市町村交通災害共済への加入促進を図るとともに、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。

(イ) 任意保険未加入者対策

強制保険(自賠責)の加入だけでは損害賠償請求に対応できないケースが多く、さまざまな問題を抱える傾向にあることから、任意保険未加入者に対しその必要性を啓発します。

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、踏切事故のない社会を目指します。



2 踏切道における交通の安全についての目標

令和3年から令和7年まで年間の踏切事故件数ゼロを継続します。



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対策の促進

<4つの柱>

- ① 踏切道の立体交差化及び構造の改良の推進、歩行者等立体横断施設整備の促進
- ② 踏切保安設備の整備及び交通規制の要請
- 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

踏切事故は、全国的には減少傾向にあります。これは、これまでの踏切道の改良など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ます。

第3次計画(平成28年～令和2年)における一関市内の踏切事故件数は次の通りです。

・踏切事故件数

H28	H29	H30	R 1	R 2
0件	0件	1件	0件	0件

2 近年の踏切事故の特徴

近年の踏切事故の全国的な特徴は次のとおりです。

- 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又は昼夜を通じて踏切警手が遮断機を操作している踏切道)が最も多くなっています。踏切道100か所当たりの発生件数で見ると、第1種踏切道が最も少なくなっています
- ② 衝撃物別では自動車と衝撃したものが約4割、歩行者と衝撃したものが約5割を占めています。
- ③ 原因別にみると直前横断によるものが約5割を占めています
- ④ 踏切事故は、高齢者が関係するものが多く、65歳以上が約4割を占めています。

3 第4次交通安全計画における踏切道の目標

市民の理解と協力の下、以下に掲げる諸施策を推進することにより、次のとおり設定します。

令和3年から令和7年まで年間の踏切事故件数ゼロを継続します。

第2節 踏切道における交通の安全についての対策

1 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点

踏切事故は全国的に減少傾向にあることから、国・県・市の交通安全計画に基づき推進してきた施策には一定の効果が認められます。

しかし、踏切事故は、一たび発生すると重大な結果をもたらします。

また、依然として立体交差化、構造改良などの対策を実施すべき踏切道が残されている現状にあり、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すると、今後もより効果的な対策を実施することが求められます。

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、歩行者等立体横断施設整備の促進

- ① 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。各踏切道の状況を踏まえ、歩道拡幅などの構造改良や歩行者等立体横断施設の設置、カラー舗装や駅周辺の駐輪場整備などの対策を促進します。
- ② 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を促進します。
- ③ 平成27年10月に国の高齢者等による踏切事故防止対策検討会の取りまとめ結果を踏まえ、軌道の平滑化のバリアフリー化を含めた、高齢者など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及び交通規制の要請

- ① 踏切道の利用状況や幅員などを勘案し、踏切遮断機の整備が図られるよう要請します。
- ② 警報時間制御装置の整備などにより、遮断時間の短縮が図られるよう要請します。
- ③ 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が図られるよう要請します。
- ④ 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が図られるよう要請します。
- ⑤ 踏切道の幅員、う回路の状況などを勘案し、自動車通行止めや一方通行などの交通規制を行うよう要請します。
- ⑥ 道路標識の大型化による視認性の向上を図るよう要請します。

(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、市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

踏切道予告標や情報通信技術(ICT)の活用による踏切関連交通安全施設の高度化を関係機関に働きかけます。

第4次一関市交通安全計画(令和3年度～令和7年度)

令和3年7月

発行 一関市

編集 一関市市民環境部生活環境課市民生活係

〒 021-8501 岩手県一関市竹山町7番2号

電話(代表)0191-21-2111

(直通)0191-21-8344

URL : <http://www.city.ichinoseki.iwate.jp>

E-mail : seikan@city.ichinoseki.iwate.jp