

第 11 次

花卷市交通安全計画

(令和 3 年度～令和 7 年度)

花卷市交通安全対策会議

「第 11 次花巻市交通安全計画」の作成にあたって

岩手県では、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、10 次にわたり岩手県交通安全計画を作成し、国、県、市町村及び関係機関・団体等が一体となって交通安全対策を強力に推進してきた結果、交通死亡事故は昭和 48 年をピークに減少に転じ、死者数は令和元年には最少の 45 人となり、発生件数、負傷者数とも令和 2 年には統計上、過去最少の 1,658 件となりました。

しかしながら、人口 10 万人当たりの死者数が 3.75 人と全国を大きく上回っていることに加え、致死率（死傷者数に占める死者の割合）が直近 5 年間の平均で 2.2%と全国に比べて約 3.1 倍となるなど、厳しい交通事故情勢が続いており、令和 3 年 7 月に作成された「第 11 次岩手県交通安全計画」では、国、県、市町村及び関係機関・団体等においては、交通の状況や地域の実態に即して交通の安全に関する施策を具体的に定め、これを強力に推進していくこととしています。

本市における交通事故死者数は、平成 2 年及び 3 年の 20 人をピークに増減を繰り返すものの減少傾向に転じ、令和元年には 2 人、令和 2 年にはゼロとなっています。

また、交通事故発生件数についても平成 4 年の 473 件をピークに着実に減少し、令和 2 年には過去最少である 150 件となりました。

そういった状況ではありますが、通勤・通学、通院等の日常生活の移動や観光やビジネス等における移動の多様化、新しい道路やまちの整備などの陸上交通をめぐる環境は変化しております。また、今後高齢者人口や高齢運転者の更なる増加に伴い、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きます。

「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、福祉を推進する」ことが目標とされ、そのなかで、「交通事故による死傷者数の削減」はターゲットの一つとされております。

その理念の実現に向け、交通事故の防止は、国、県、市及び関係機関・団体、事業所、地域、学校、家庭等がそれぞれ役割を分担しながら、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て、交通安全対策を総合的かつ計画的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 11 次花巻市交通安全計画」は、県の計画に沿って、令和 7 年度までに講じる本市の交通安全対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。

※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	1
第1章 道路交通の安全	3
第1節 道路交通の安全についての目標	4
1 道路交通事故の現状と今後の見通し	4
(1) 道路交通事故の現状	4
(2) 道路交通事故の見通し	7
2 第11次交通安全計画における道路交通の目標	7
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
< 道路交通安全対策を推進する上で重視すべき視点 >	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) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進	10
(5) 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< 6つの柱 >	11
(1) 道路交通環境の整備	11
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	11
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	13
エ 住民の移動手段の確保・充実	14
オ 歩行者空間のユニバーサルデザイン化	14
カ 無電柱化の推進	14
キ 自転車利用環境の総合的整備	14
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	15
サ 道路交通情報の充実	15
シ 交通安全に寄与する道路交通環境の整備	15
(2) 交通安全思想の普及徹底	16
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	18
ウ 交通安全に関する普及啓発活動の推進	19
エ 交通指導員等の育成・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	21
ア 高齢者支援の推進	21

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	22
ウ	事業用自動車の安全対策の推進	22
(4)	車両の安全性の確保	22
ア	自動車の安全性の確保	22
イ	自転車の安全性の確保	22
(5)	救助・救急活動の充実	22
ア	救助・救急体制の整備	23
イ	救急医療体制の整備	23
(6)	被害者支援の充実と推進	24
ア	損害賠償の請求についての援助等	25
第2章	踏切道における交通の安全	25
第1節	踏切事故のない社会を目指して	26
1	踏切事故の状況等	26
2	近年の踏切事故の特徴	26
3	第11次交通安全計画における踏切道の目標	26
第2節	踏切道における交通の安全についての対策	27
1	今後の踏切道における交通安全対策を考える視点	27
2	講じようとする施策<3つの柱>	27
(1)	踏切道の構造の改良	27
(2)	踏切保安設備の整備	27
(3)	踏切道の統廃合を図るための措置	27

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。

自然災害等で多くの尊い命が失われている昨今の状況に鑑み、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するとともに、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し、施策を推進していきます。

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、日々の積み重ねが大切です。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。交通事故のない社会は、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、旅客や貨物を運送する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であり、高齢となっても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、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、「交通社会を構成する人」、「車両等の交通機関」、「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、その結果を情報発信することにより、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するものです。

第1に、人に係る安全対策としては、運転する人の知識・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、教育及び普及啓発活動の充実に努めます。

第2に、車両等の交通機関に係る安全対策としては、人はエラーを起こすものとの前提の下に、それらのエラーが事故に結び付かないよう必要な検査の実施について意識啓発を図ります。

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、交通に関する情報提供の充実、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) 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に努めます。

(2) 参加・協働型の交通安全活動の推進

関係機関・団体等との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。

(3) 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、交通事故状況等の変化に応じて弾力的に対応するとともに、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。

(4) 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る公共交通機関等における交通事故等は、ひとたび発生した場合には大きな被害や影響が生じます。このことから、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、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ゼロにする
- 令和7年までに年間の交通事故発生件数を124件以下にする
- 令和7年までに年間の死傷者数を153人以下にする
- 令和7年までに年間の重傷者数を23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やかな対策の推進
- ⑤ 地域が一体となった交通安全対策の推進



<6つの柱>

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

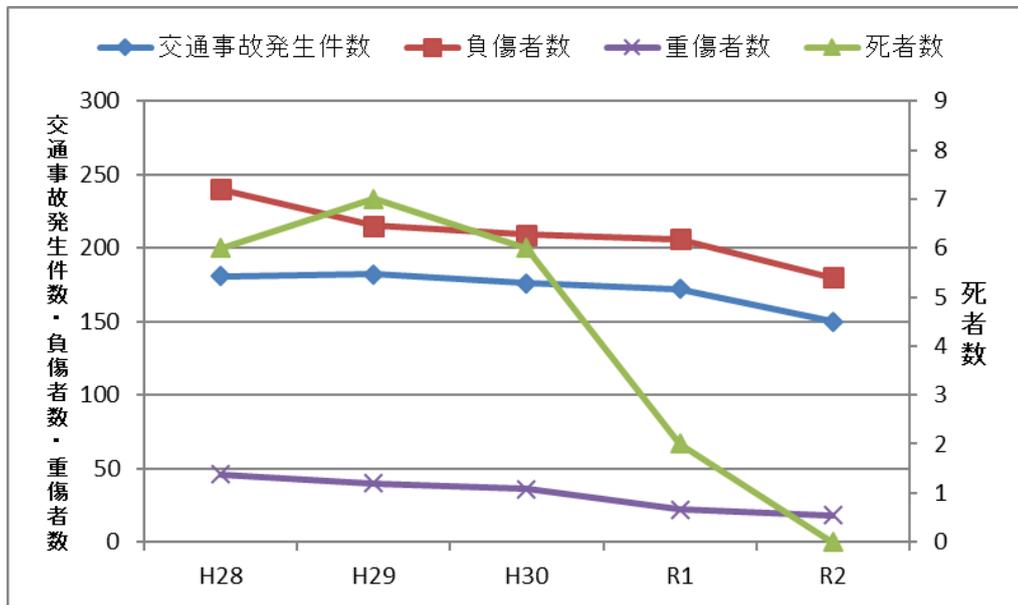
1 道路交通事故の現状と今後の見通し

(1) 道路交通事故の現状

本市では、第10次花巻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、交通事故発生件数を146件以下、死傷者数を186人以内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結果、死者数及び死傷者数については目標を達成できました。

交通事故発生件数については目標を達成することはできなかったものの、過去最少となり、平成28年と比較すると17.1%の減少となりました。

花巻市内の交通事故発生状況



※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箇月(30日)以上の治療を有するものをいう。
 ※交通事故発生件数には、物損事故を含まない。

	H28	H29	H30	R1	R2	平均
交通事故発生件数	181	182	176	172	150	172.2
負傷者数	240	215	209	206	180	210
重傷者数	46	40	36	22	18	32.4
死者数	6	7	6	2	0	4.2
うち高齢者死者数	6	4	5	1	0	3.2

○ 市内の直近5年間(平成28年～令和2年)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

市内の交通事故における致死率(死傷者数に占める死者の割合)は、直近5年間平均1.87%で岩手県の致死率よりも低いものの、全国平均と比較すると約2.8倍となっています。

致死率

区分	H28	H29	H30	R1	R2	5年平均
花巻市	2.44%	3.15%	2.79%	0.96%	0%	1.87%
岩手県	2.21%	2.19%	2.39%	1.86%	2.3%	2.19%
全国	0.63%	0.63%	0.67%	0.69%	0.76%	0.68%

② 高齢者死者の比率が高い

死者数に占める高齢者死者の比率は、直近5年をみると76.2%と約8割を占め、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3割を占めています。

高齢者死者数

区分	H28	H29	H30	R1	R2	5年平均
交通事故死者数	6	7	6	2	0	4.2
うち高齢者数	6	4	5	1	0	3.2
構成率	100.0%	57.1%	83.3%	50.0%	—	76.2%

高齢ドライバーが第1当事者の死者数

区分	H28	H29	H30	R1	R2	5年平均
交通事故死者数	6	7	6	2	0	4.2
うち高齢ドライバーが第1当事者の死者数	2	3	1	1	0	1.4
高齢者構成率	33.3%	42.9%	16.7%	50.0%	—	33.3%

③ 道路横断中の歩行者事故が多い

歩行中死者のうち、道路横断中の事故が直近5年平均で70.0%と高い比率を占めています。

歩行中の死者数

区分	H28	H29	H30	R1	R2	5年平均
死亡事故	6	7	6	2	0	4.2
歩行者死者数	3	2	4	1	0	2
歩行者死者構成率	50.0%	28.6%	66.7%	50.0%	—	47.6%
うち道路横断死者数	2	2	3	0	0	1.4
道路横断死者構成率	66.7%	100.0%	75.0%	0.0%	—	70.0%

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時までの事故が、直近5年平均で全体の3割近くを占めています。

夕暮れ時間帯の事故件数

区分	H28	H29	H30	R1	R2	5年平均
交通事故発生件数	181	182	176	172	150	172.2
うち夕暮れ時間帯	53	49	44	58	50	50.8
構成率	29.3%	26.9%	25.0%	33.7%	33.3%	29.5%

- ⑤ 後部座席のシートベルト着用率が低い
 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低くなっています。

シートベルト着用率

区分	令和元年		令和2年	
	岩手県	全国	岩手県	全国
運転席	99.7%	98.8%	99.7%	99.0%
助手席	98.3%	95.9%	96.9%	96.5%
後部座席	43.5%	39.2%	46.7%	40.3%

- ⑥ 自転車の交通事故発生件数は横ばい
 直近5年間の自転車が関係する事故件数は、増減を繰り返しているがほぼ横ばいとなっています。

自転車乗車中の交通事故

区分	H28	H29	H30	R1	R2	5年平均
交通事故発生件数	181	182	176	172	150	172.2
うち自転車事故	12	10	10	16	15	12.6
自転車事故の割合	6.6%	5.5%	5.7%	9.3%	10.0%	7.3%
死者数	0	1	2	1	0	0.8

- ⑦ 飲酒運転による検挙者は横ばい
 直近5年間の飲酒運転による検挙者数は、令和元年は減少したものの令和2年に増加しました。

飲酒運転による交通事故発生件数

区分	H28	H29	H30	R1	R2	5年平均
交通事故発生件数	181	182	176	172	150	172.2
うち飲酒による事故件数	0	3	4	0	3	2
構成率	0.0%	1.6%	2.3%	0.0%	2.0%	1.2%
死者数	0	1	0	0	0	0.2
検挙者数	22	26	33	16	24	24.2

(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ます。

高齢者人口は毎年約0.5%増加しており、令和2年は全体の34.4%を占めています。また、高齢者の運転免許保持者数は毎年約1%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対策は一層重要となります。

花巻市の運転免許保有者数の推移

区分	H28	H29	H30	R1	R2
総人口	97,931	96,907	95,905	95,015	94,135
免許人口	66,299	66,013	65,755	65,490	65,301
高齢者人口	31,755	31,992	32,094	32,227	32,340
高齢者人口構成率	32.4%	33.0%	33.5%	33.9%	34.4%
高齢者免許人口	17,593	18,123	18,612	19,009	19,442
高齢者免許人口構成率	26.5%	27.5%	28.3%	29.0%	29.8%

免許人口：各年12月末現在 人口：各年9月末現在

2 第11次交通安全計画における道路交通の目標

関係機関・団体と市民が一体となって各般の交通安全対策を総合的かつ計画的に推進することにより、交通事故のない社会の実現という究極の目標に向けて、

1 令和7年まで年間の死者数をゼロにする

ことを本計画における最優先の目標として定めます。

また、交通事故発生件数は直近5年間において17.1%減少していることから、令和2年を基準とし、同様の削減を目指し、

2 令和7年までに年間の交通事故発生件数を124件以下にする

とともに、直近5年間の交通事故発生件数に対する死傷者数は1.24倍であることから、目標2の124件×1.24≒153人として

3 令和7年までに年間の死傷者数を153人以下にする

ことを目標とし事故そのものの減少や死傷者数の減少にも一層積極的に取り組みます。

また新たに、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します。直近5年間の交通事故発生件数に対する重傷者数は19%であることから、目標2の124件×19%≒23人として

4 令和7年までに年間の重傷者数を23人以下にする

ことも目指します。

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10次にわたる交通安全計画に基づく取組みの推進などにより、交通事故死者数は増減を繰り返しながら令和元年には2人、令和2年にはゼロとなり、交通事故発生件数、負傷者数が過去最少となったことを鑑みると、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、高齢者死亡事故の構成率は直近5年の平均で約8割（76.2%）と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。

<道路交通安全対策を推進する上で重視すべき視点>

(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の利用の対策については、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などが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、交通安全教育等を通じて幅広く情報提供していく必要があります。

子どもの交通安全の確保については、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み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を推進します。

(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よう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。

また、自転車の安全利用を促進するために、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ます。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に警察が実施するゾーン 30^{※1}の設定に加え、物理的デバイスのハンブ^{※2}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、その進め方に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

※1 ゾーン 30

区域を定めた最高速度 30 キロメートル毎時の速度規制及びその他の安全対策を必要に応じ組み合わせた生活道路対策

※2 ハンブ

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。

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みを推進します。

(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、ヒヤリマップの作成などを通じた交通事故情報の提供により地域住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、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。

2 講じようとする施策〈6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交通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交通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、身近な生活道路の交通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地域・住民の参画や主体的な取組みの活用を推進するとともに、市民が参加できる機会の醸成に努めます。

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

- ① 警察が実施するゾーン30と連携し、交通安全施設整備を推進します。
- ② 生活道路を中心とした見やすく分かりやすい道路標識・道路標示の整備や信号灯器のLED化、路側帯の設置・拡幅について、関係機関に要請します。

(イ) 通学路等における交通安全の確保

通学路における交通安全を確保するため、花巻市通学路交通安全プログラム^{※3}に基づき、関係機関が連携して児童生徒が安全に通学できるように危険箇所合同点検の実施等を継続的に行うとともに、通学路の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施策を推進します。

併せて、歩行者、自転車利用者としての自覚と交通ルール交通マナーを身に付けさせるため、道路交通の状況に応じた交通安全教室や街頭での交通安全指導を行います。

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

^{※3} 花巻市通学路交通安全プログラム

通学路の安全確保に向けた取組みを行うため、関係機関の連携体制を構築し、平成27年10月に策定された。

の拡充等の対策について、関係機関に要請します。

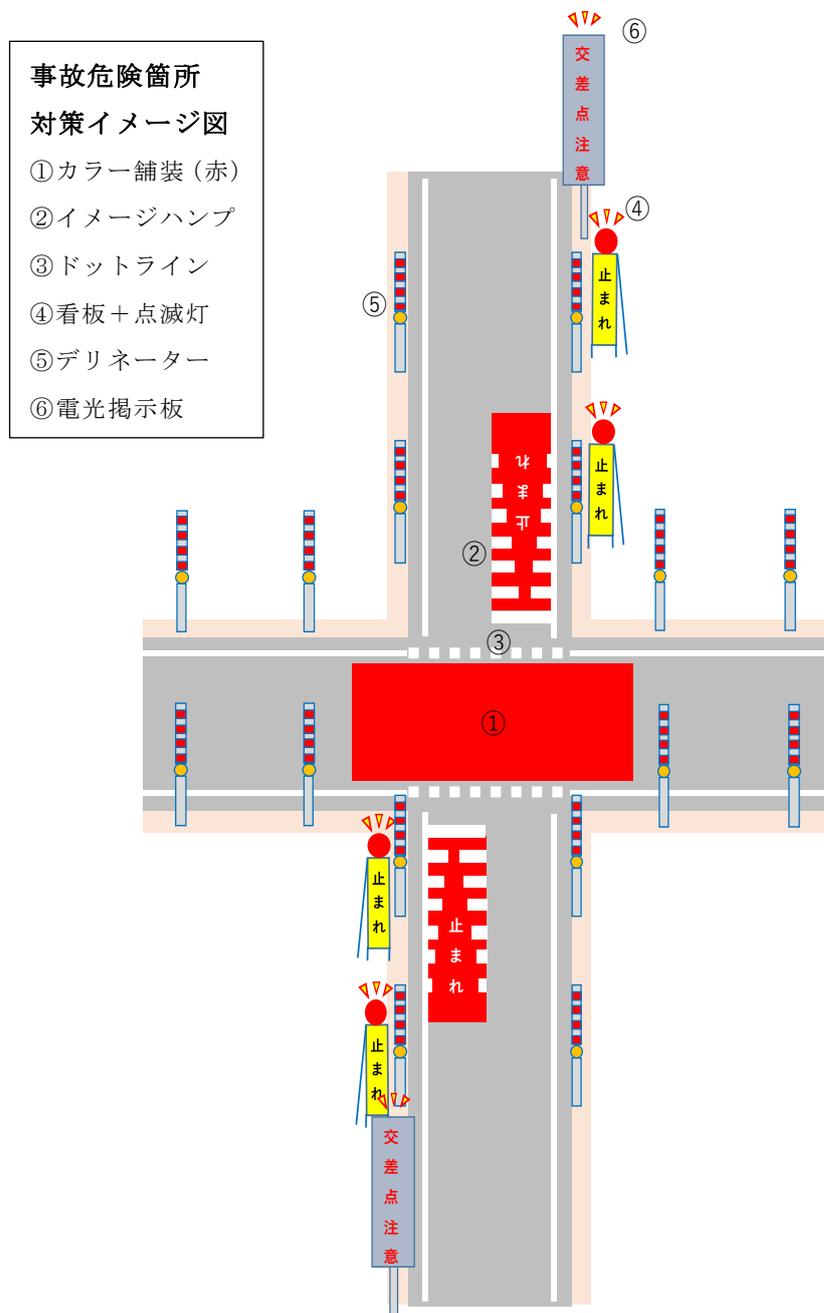
(ウ) 高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備

- ① 高齢者、障がい者等の安全な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幅の広い歩道の整備を推進します。
- 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における除排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 死傷事故率の高い交差点等の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な事故抑止対策を推進します。(イメージ図)



- ② 速度の抑制やはみ出しを防止するため、減速マーク（写真1）、イメージハンプ（写真2）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を関係機関に要請し、歩道等の整備、交差点改良や道路照明・デリネーター等の設置等の整備を推進します。

写真1 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2 イメージハンプ



路面に着色し、小さな山に見せかけ、速度の抑制を図るもの

(イ) 適切に機能分担された道路網の整備

- ① 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。
- ② 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。

(ウ) 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、生活道路におけるハンプや狭さく等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 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 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、鉄道駅周辺地区等においては、人と車の交通を体系的に分離するとともに、歩行者空間の拡大を図るため、地区周辺の幹線道路等の総合的な整備を推進します。
- 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

進めます。

- 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。

(イ) 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等を推進するほか、路上駐停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。

(ウ) 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、効果等についての公表を図ります。

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・確保を図ります。

また、市街地の利便性を高めるため、市街地循環バスの運行や地域間を結ぶ連絡バスの運行により移動手段を確保するほか、利用者の減少が著しい路線において事業者による路線維持が困難になった場合は、順次、予約応答型乗合交通への転換を実施し、交通不便地域の解消を図ります。

オ 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、無電柱化、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り歩行者の安全を図るため、災害の防止、安全かつ円滑な交通の確保、良好な景観の形成など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等により、安全で快適な自転車通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、道路管理者と警察署が連携し、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。
- 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) 自転車等の駐輪対策の推進

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

ク 交通需要マネジメントの推進

道路整備や交差点改良等の交通容量の拡大策、交通管制の高度化等に加え、パーク・アンド・ライド^{※4}等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を緩和し、円滑化を図ります。

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) 災害に強い交通安全施設等の整備

- 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について、関係機関に要請します。
- 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。

(エ) 災害発生時における情報提供の充実

交通監視カメラ、道路交通情報提供装置、道路管理情報システム等の整備を推進するとともに、インターネット、コミュニティFMやケーブルテレビ、有線放送等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

関係機関・団体等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。

サ 道路交通情報の充実

多様化する道路利用者のニーズに対応するため、交通監視カメラ、車両感知器、交通情報板、道路情報提供装置等を整備するなど、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

^{※4} 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。

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」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等の整備を推進します。

(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排雪作業、早めの冬用タイヤへの交換やチェーン取付けへの周知、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し等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・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、障がい者に関する知識を深め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、それぞれの役割を果たす市民参加型の活動を推進します。

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、広報等に必要な情報を分かりやすく掲載するなど、啓発に努めます。

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、二輪車・自動車の特性、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。

また、教員等を対象とした研修会等を開催します。

⑤ 関係機関・団体等は、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・生徒等に対する補完的な交通安全教育を行います。

⑥ 中学校及び高校の中から、自転車安全利用モデル校を指定し、登下校に自転車を使用する生徒を中心に交通ルールの順守と防犯意識の高揚を促します。

(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中心に行います。

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。

④ 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。

⑤ 生涯学習会館等の社会教育施設における社会人を対象とした学級・講座等にお

いて、交通安全のための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することを目的として、体験型体力測定器等を活用し、納得して安全な交通行動を実践することができるよう交通安全教室の内容を工夫します。
- ② 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 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。
- ④ 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。
- ⑤ 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。
- ⑥ 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た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講習会等を開催します。

(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て交通安全教育を推進します。
- 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・団体等への資機材の貸与、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、交通関係団体と連携した交通安全教育を推進するとともに重点的に広報啓発を行います。

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り、歩行者が自らの安全を守るために横断の意思表示をするサイン「ハンドコミュニケーション」が普及するように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、交通社会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を周知し、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促進に努め、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、衝突実験映像やシートベルトコンビンサー^{※5}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、市、幼稚園・保育所と連携した効果的な広報啓発・指導を行います。
- (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を有する製品の情報提供による反射材用品普及と販売店の周知に努めます。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
- ① 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みを更に進め、「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。
 - ② 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・団体等が連携した取組みの推進に努めます。
- (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、有線放送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、妨害運転や飲酒運転の根絶など実効性の高い広報を行います。また、各地域における危険箇所や交通事故発生現場周辺について、交通指導車による広報活動も行います。
- (ケ) 自動車事故を防止するための取組み支援
安全運転管理者選任事業所に対し、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みを支援します。
- (コ) その他の普及啓発活動の推進
- ① 交通安全意識の向上を図ることを目的に、ポスターコンクール等の作品募集、

※5 シートベルトコンビンサー

模擬衝突体験車 トラックの荷台部分に設置された座席に座り、時速約5kmの衝突を体感するもの。

また、花巻市交通安全コンクール「チャレンジ100」について、事業所や地域団体などと連携し参加促進に努めます。

- ② 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の理解を深めてもらうとともに、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。
- ③ 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、地域の実態に応じ、交通情報板の活用、自動車及び自転車のライトの早め点灯、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。
- ④ 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・団体等と連携した広報啓発活動を推進します。
- ⑤ 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多発地点に関する情報の提供に努めます。
- ⑥ 「交通安全モデル事業所」の指定、「ライトの早め点灯パトロール隊」の委嘱などにより、全席シートベルト着用とライトの早め点灯の推進を図ります。

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、新任交通指導員研修会をはじめとする各種研修会を開催するなど、交通指導員の育成・強化を図ります。

また、交通指導員の役割等について周知を図るとともに、より多くの人材を確保するため、交通指導員養成講座を開催します。

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、民間団体、企業等と市民が連携し、「交通安全モデル地区」の指定など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・団体等が連携し、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等の支援措置の充実、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

「交通安全モデル事業所」の指定による全座席シートベルト着用、「チャイルドシート着用モデル園」の指定によるチャイルドシート着用を推進するとともに、関係機関・団体等と連携し、各種講習・交通安全運動等のあらゆる機会を通じて、着用効果の啓発に努めます。

ウ 事業用自動車の安全対策の推進

(ア) 自動車運送事業安全性評価事業の促進等

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

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

(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・劣化する部品等が多く使用されており、適切な保守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、一義的には自動車ユーザー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、自動車検査の徹底が図られるよう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マーク付帯保険や損害賠償責任保険等の加入を促進します。

(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り、また、被害を最小限に止めるため、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、消防本部は救助体制の整備・拡充を図り、救助活動を円滑に実施します。

（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）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）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、救急医療週間等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・配置等の促進

① 救急救命士の計画的な養成を図るとともに、高度な救急救命処置の質の確保・維持向上と本市における救急業務の高度化を図るため、救急救命士を対象とした研修を実施します。

② 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・救急資機材の整備の推進

救助工作車、救助資機材の整備を推進するとともに、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） 消防防災ヘリコプター等による救急業務の推進

交通遠隔地等における傷病者の救助・救急事案に迅速に対応するため、消防防災ヘリコプターやドクターヘリとの連携を強化し、救急業務体制の充実強化を図ります。

（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・救急事象に対応できるよう救助隊員及び救急隊員の知識・技術等の向上を図るため、教育訓練の充実を推進します。

（ク） 高速自動車国道等における救急業務実施体制の整備

東日本高速道路株式会社と岩手県警察及び消防本部は、相互に協力して適切かつ効率的な人命救護を行います。

イ 救急医療体制の整備

（ア） 救急医療機関等の整備

- ① 休日又は夜間における初期救急医療体制については、花巻市医師会の協力を得て、在宅休日当番医制による診療に継続して取り組みます。
- ② 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、岩手中部保健医療圏の病院群輪番制の取組みを推進するとともに、市内の病院群輪番制病院が輪番の日以外の休日又は夜間に診療する体制の確保を図ります。

(6) 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。

自動車事故については、交通事故被害者等を救済するため、自動車損害賠償責任保険（共済）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等への加入・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。

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目標

令和7年まで年間の踏切事故の件数ゼロを継続する



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推進



<3つの柱>

- ① 踏切道の構造の改良
- ② 踏切保安設備の整備
- ③ 踏切道の統廃合を図るための措置

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

岩手県内の直近5年間の踏切事故件数は、次のとおりとなっております。

・踏切事故件数 (件)

平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
2	1	2	0	0

令和元年度の東北地方における踏切事故の発生件数は13件であり、鉄道運転事故全体の約40.6%を占めています。

市内における踏切事故（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、平成30年に1件発生して以降、発生していません。

花巻市内の現在の踏切数

・東北本線（12踏切）

内訳：第1種踏切（11踏切）、第3種踏切（1踏切）、
第4種踏切（なし）

・釜石線（18踏切）

内訳：第1種踏切（15踏切）、第3種踏切（1踏切）、
第4種踏切（2踏切）

※第1種踏切：警報機と遮断機を備えた踏切

第3種踏切：警報機のみ備えた踏切

第4種踏切：警報機も遮断機もない踏切

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箇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 原因別で見ると直前横断によるものが約5割を占めています。
- ④ 踏切事故では高齢者が関係するものが多く、65歳以上で約4割を占めています。

3 第11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、第2節に掲げる諸施策を推進することにより、

令和7年まで年間の踏切事故件数ゼロを継続する

ことを目標とします。

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

踏切事故の件数、死傷者ともに減少傾向にあることから、第10次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、ひとたび発生すると大きな被害や影響が生じる重大な結果をもたらします。

また、構造改良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り、これらの対策が同時に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積極的に推進することが求められます。

2 講じようとする施策<3つの柱>

(1) 踏切道の構造の改良

歩道が狭隘な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推進します。

(2) 踏切保安設備の整備

ア 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図ります。

イ 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の設置、障害物検知装置の高規格化を図ります。

(3) 踏切道の統廃合を図るための措置

踏切道構造改良の実施に併せ市民の通行に支障を及ぼさないものについては、踏切道の統廃合を検討します。