

第 10 次大船渡市交通安全計画

(平成 28 年度～平成 32 年度)

大船渡市交通安全対策会議

ま え が き

我が国においては、車社会の急速な進展に対して、交通安全施設の不足、車両の安全性確保のための技術の未発達などから、昭和20年代後半から40年代半ば頃まで、道路交通事故の死傷者が著しく増加した。

このため、交通安全の確保は大きな社会問題となり、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が制定され、昭和46年度以降、9次にわたり交通安全基本計画を作成し、交通安全対策を強力に実施してきた。

その結果、昭和45年に16,765人が道路交通事故で死亡し「交通戦争」と呼ばれた時期と比較すると、平成26年中の死者数は、4,113人となりピーク時の4分の1以下に減少した。また、平成27年中の死者数は4,117人であり、前年とほぼ同数であった。

岩手県においては、昭和30年代半ば頃から交通事故及び死傷者が著しく増加したところであり、国の基本計画に基づき、岩手県交通安全計画を策定し、道路交通環境の整備、交通安全思想の普及などの交通安全対策を強力に推進してきた。

本市においては、県の交通安全計画に基づき、昭和46年度から平成27年度まで9次にわたり大船渡市交通安全計画を策定し、交通安全関係機関・団体が一体となって各般にわたる交通安全対策を強力に推進し、着実な進展を続けてきたところである。

しかし、本市の過去5年間の交通事故死者数は毎年1～4人で、東日本大震災からの復興工事等で、交通量、交通環境が著しく変化する中、道路交通事故件数は高い状態で推移しており、人口・運転免許保有者数に占める高齢者数が着実に増加していることなどを考えると、交通事故は増加することが懸念される。

また、踏切事故及びBRT事故については、事故の発生は少ないものの、ひとたび事故が発生した場合は、多数の死傷者を伴うなど、甚大な被害となる恐れがある。

こうしたことから、交通事故の防止は、従来にも増して、交通安全関係機関・団体のみならず、市民一人ひとりが全力で取り組まなければならない緊急かつ重要な課題であり、引き続き人命尊重の理念のもとに、安全で快適な交通社会の形成に向けて、交通安全対策全般にわたる総合的かつ長期的な計画を定めて、諸対策を強力に推進していく必要がある。

さらに、東日本大震災による復興関係車両の往来、高台移転、災害公営住宅への移転や新たな商業施設等の建設などによって、交通量や流れに変化が生じており、復興の進展に伴う変化に十分配慮していく必要がある。

この交通安全計画は、このような観点から、交通安全対策基本法の規定に基づき、本市における平成28年度から平成32年度までの5年間に講ずべき交通安全に関する施策の大綱を定めたものであり、市及び関係機関・団体においては、この計画に基づき、交通の状況や地域の実態に即して、交通安全に関する施策を具体的に定め、これを強力に実施するものとする。

また、推進にあたっては、市民に十分な理解を求め、積極的な協力を得て、その効果を高めるよう努めるものとする。

目 次

計画の基本的な考え方	1
第1章 道路交通の安全	3
第1節 道路交通安全についての目標	3
1 道路交通事故の現状と今後の見通し	3
(1) 道路交通事故の現状	3
(2) 道路交通を取り巻く状況の展望及び道路交通事故の見通し	3
2 第10次交通安全計画における道路交通の目標	4
(1) 高齢者及び子どもの交通事故防止対策	5
(2) 幹線道路及び生活道路における安全確保対策	5
(3) 飲酒運転根絶対策	5
(4) 夕暮れ時・夜間の交通事故等の防止対策	6
(5) 被害軽減対策	6
(6) 自転車の安全利用対策	6
(7) その他留意すべき対策	6
3 今後の道路交通安全を考える視点	6
(1) 高齢者及び子どもの安全確保	6
(2) 歩行者及び自転車の安全確保	7
(3) 幹線道路及び生活道路における安全確保	7
第2節 講じようとする施策	8
1 交通安全思想の普及徹底	8
(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	8
(2) 効果的な交通安全教育の推進	10
(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進	10
(4) 交通指導員の育成強化	12
(5) 市民の参加・協働の推進	12
2 道路交通環境の整備	12
(1) 生活道路における歩行者優先の安全・安心な歩行空間の整備	12
(2) 幹線道路における交通安全対策の推進	13
(3) 交通安全施設等整備事業の推進	14
(4) 効果的な交通規制の要請	14
(5) 自転車利用環境の総合的整備	15
(6) 災害に備えた道路交通環境の整備	15

(7) 総合的な駐車対策の推進	15
(8) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備	16
3 安全運転の確保	16
(1) 高齢運転者対策の充実	16
(2) 高齢者支援の推進	16
(3) 安全運転管理の推進	16
(4) 気象情報等道路交通に関する情報の充実	17
4 車両の安全性の確保	17
(1) 自動車の点検整備の充実	17
(2) 自転車の安全利用の促進	17
5 道路交通秩序の維持	17
(1) 交通の指導取締りの強化等	17
6 救助・救急活動の充実	18
(1) 救助・救急体制の整備	18
(2) 救急医療体制の整備	18
7 交通事故被害者支援の推進	19
(1) 無保険（無共済）車両対策の徹底	19
(2) 交通事故相談活動の推進	19
(3) 交通事故被害者支援の充実強化	19
(4) 交通災害共済への加入促進	19
8 交通事故分析の高度化の推進	20
第2章 踏切道における交通安全	21
第1節 踏切事故の状況と交通安全対策の今後の方向	21
第2節 講じようとする施策	21
1 踏切道の構造改良の要請	21
2 踏切道の交通安全と円滑化を図るための措置	21
第3章 バス高速輸送システム（BRT）専用道における交通安全	22
第1節 踏切事故の状況と交通安全対策の今後の方向	22
第2節 講じようとする施策	22
1 交差部の構造改良の要請	22
2 BRT専用道の交通安全と円滑化を図るための措置	22

計画の基本的な考え方

交通の安全のための施策を講ずるに当たっては、人命尊重の理念に立つことはもちろんのこと、交通事故がもたらす大きな社会的・経済的損失をも勘案して、交通事故及びこれによる死傷者根絶の究極目標を目指す立場から、社会・経済情勢の変化を踏まえつつ、交通事故の実態に対応した安全施策を講じていく必要がある。

本計画においては、このような観点から、交通社会を構成する人間、車両及び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、それら相互の関連を考慮しつつ、適切かつ効果的な施策を総合的に策定し、かつ、これを市民の理解と協力のもと、強力に推進する。

1 人間に対する交通安全対策

安全な運転を確保するため、運転者に対する知識・技能の向上、交通安全意識の徹底等、歩行者等に対する交通安全意識の徹底、指導の強化等を図るものとする。

また、市民一人ひとりの交通安全思想の高揚と交通安全意識の醸成を図ることが極めて重要であることから、交通安全に関する教育、普及啓発活動を充実させる。

2 車両が原因となる事故防止対策

不断の技術開発によって、車両の構造、設備、装置等の安全性は高まってきているが、車両が原因となる事故が起こらないよう、点検整備体制の一層の充実を図る。

3 交通環境に係る安全対策

機能分担された道路網の整備、交通安全施設等の整備、効果的な交通規制の推進、交通に関する情報の提供の充実等を図るものとする。また、交通環境の整備に当たっては、特に、混合交通に起因する接触の危険を排除するため、必要な方策を講じて、交通の流れを秩序付け、もって安全な運行に資するものとする。

以上の三要素に関する有効かつ適切な交通安全対策を講ずるに当たっては、その基盤として交通事故原因の総合的な調査・分析の充実を図るとともに、交通事故が発生した場合に、その被害を最小限に抑えるため、迅速な救助・救急活動の充実、被害者の救済に必要な措置に万全を尽くすよう努め、被害者が事故相談を受けられる機会の充実等被害者等の心情に配慮した対策を推進するものとする。

交通の安全に関する施策は、このように多方面にわたっているが、相互に密接な関連を有するので、有機的に連携させ、総合的かつ効果的に実施することが肝要である。

また、これらの施策は、高齢化、情報化、国際化等の社会情勢の変化や交通事故の

状況、交通事情等の変化に弾力的に対応させるとともに、施策の効果等を勘案して、適切な施策を選択し、これを重点的かつ効果的に実施するものとする。

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ため、これらの視点にも十分配慮するとともに、大船渡市復興計画による土地利用や道路利用の在り方も視野に入れた取組を行っていくものとするほか、防災の観点にも適切な配慮を行うものとする。

交通事故防止のためには、関係機関・団体の緊密な連携のもとに施策を推進するとともに、市民の主体的な交通安全活動を積極的に促進することが重要であることから、本市が行う交通安全に関する施策について、広く市民の声を反映させ、住民参加型の交通安全活動を推進する。

第1章 道路交通の安全

第1節 道路交通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

本市の道路交通事故による死傷者数は、第9次交通安全計画のもと、関係機関・団体が緊密な連携を図りながら交通安全対策を鋭意推進してきたものの、過去5年間の死者数は毎年1～4人（計12人）であった。

また、傷者数は、平成23年に122人であり、平成27年は63人と減少傾向にあるものの、高齢者、歩行者の死亡事故や、対向はみだしによるもの、国道45号、107号等主要幹線道路での死亡事故が発生しており、依然として予断を許さない状況にある。

過去5年間の交通死亡事故の特徴的な傾向は次のとおりである。

- ① 県内の高齢死者の比率が59.5%（365人中217人）であるのに対し、市内では58.3%（12人中7人）であり、ほぼ県内の比率と一致している。そのうち3人については、道路横断中の高齢歩行者に車両が前方不注視や安全不確認により接触し、2人が対向はみだしにより正面衝突したものとなっている。

これは、高齢化の進行により、死亡事故の当事者となる比率の高い高齢者の人口・運転免許保有者数が増加しており、今後も増加が見込まれることから、引き続き高齢者の事故防止対策が必要であると考えられる。

- ② 死亡事故の約8割（11件中9件）が国道で発生し、また、致死率（全傷者に占める死者の割合）が高くなってきている。

これは、国道での実勢速度が速いこと等がその要因として考えられる。

- ③ 死亡事故の半数以上（11件中6件）が午後5時以降の夜間・薄暮時に発生しており、前方不注視などの視覚的原因によるものが多くなっている。

これらは、視界が十分に確保しにくい時間帯であることや、走行速度が高かったものであり、運転者側については速度抑制対策が、歩行者側には反射材活用等の自己防衛対策が必要であると考えられる。

- ④ 震災前と比較し交通事故が増加している。

復興工事に係る工事車両の増加等、交通量が増加したことなどもあり、人身事故は減少しているものの物損事故が増加しており、交通事故の総数が増加していることから安全対策が必要である。

(2) 道路交通を取り巻く状況の展望及び交通事故の見通し

本市の道路交通を取り巻く今後の状況を展望すると、三陸縦貫自動車道などの道路交通網の整備により、市内の交通量が緩和される一方、三陸縦貫自動車道における重大事故の発生も考えられる。

さらに、東日本大震災からの復興による道路の新設や道路形状の変化、商業施設の建設、高台移転、災害公営住宅への移住、交通量の増加など、道路環境や交通事情の変化による交通事故の増加が考えられる。

今後の道路交通を取り巻く状況は、社会・経済情勢の動向に伴い、複雑に変化すると見込まれ、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あるが、事故発生の諸要因を一定の前提のもとに推定し、将来の交通事故を予測すると、人口は減少傾向にあるなか、高齢者の人口、運転免許保有者数に占める割合が着実に増加しており、高齢者事故の増加が考えられ、現状よりもなお一層憂慮すべき事態になることも懸念される。

道路環境の変化の情報収集・発信や高齢者の交通事故防止は、関係機関・団体の緊密な連携のもとに、体系的な取組を要する重要な課題である。

2 第10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、第9次大船渡市交通安全計画で達成し得なかった目標を改めて掲げることとし、

1 平成32年までに、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る。

また、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、

2 平成32年までに、年間の交通事故発生件数を37件以下にする。

とともに、

3 平成32年までに、年間の傷者数を43人以下にする。

ことを目標として定める。

さらに、東日本大震災後、物損事故が増加していることから、

4 平成32年までに、年間の物損事故件数を600件以下にする。

ことを目標として定める。

なお、発生件数、傷者数、物損事故件数の算出根拠は以下のとおり。

発生件数、傷者数は、過去5年間で市内の発生件数・傷者数の最も少ない平成26年を基準とし、県内における市の割合に、県の目標値を乗じて算出し、物損事故は、東日本大震災発生直前の平成22年が、年間594件であったため、年間600件以下とした。

大船渡市

年	23	24	25	26	27
人身事故件数	100	85	79	53	56
死者数	2	1	4	2	3
傷者数	122	105	109	63	63
物損事故件数	753	727	744	766	749

岩手県（人身事故のみ計上）

年	23	24	25	26	27
件数	3,746	3,408	3,058	2,712	2,560
死者数	66	83	72	64	80
傷者数	4,616	4,269	3,837	3,424	3,220

以上、4つの目標を達成するために、市内の過去5年間に於ける交通事故の特徴及び事故発生率の高い形態を踏まえ、次の施策を重点的に実施する。

（1）高齢者及び子どもの交通事故防止対策

高齢歩行者対策（自転車乗用中を含む）と高齢運転者対策の相違に着目し、それぞれの特性を理解した在宅家庭訪問活動や参加・体験・実践型の講習会等の内容の充実を図り、身体機能の変化が交通行動に及ぼす影響を理解させるとともに、きめ細かな交通安全教育・指導を推進する。

また、子どもの交通事故防止対策として、歩行者、自転車利用者としての自覚と交通マナーを身に付けさせるため、年齢に応じた交通安全教室や街頭での交通安全指導等を推進する。

（2）幹線道路及び生活道路における安全確保対策

幹線道路における正面衝突事故多発路線や危険性が高い区間等に、凹型路面標示（「ランブル・ストリップス（注1）」等。）等の施工を推進し、道路交通環境の整備を推進する。

また、幹線・生活道路での追突・出会い頭・正面衝突事故を抑止する施策として事故多発箇所を重点に、交差点改良を含めた施設整備を推進するとともに薄層舗装（注2）やイメージハンプ（注3）、ドットライン（注4）等を施工し、事故防止を図る。

さらに、交通事故における致死率を高めている大きな要因が走行速度超過であることから、速度抑制対策として、指導取締りの強化と交通規制の必要な見直しを関係機関に要請する。

注1 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、踏んだ場合の音や振動でセンターラインからはみ出しを知らせる。脇見、居眠り運転に効果が期待できる。

注2 薄層舗装

車道の路面に施された凸型断面の舗装で、過度な速度で自動車を通過させ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。

注3 イメージハンプ

外側線及び中央線の内側に沿ってカラー舗装し、舗装材や色の変化により、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。

注4 ドットライン

停止線とは別に、交差点の従道路側に白色の破線を標示し、停止を促したり、交差点を認識させたりするもの。外側線及び中央線の内側に沿って白色の破線を標示し、車道が狭くなっているように見せかけるのに用いる場合もある。

（3）飲酒運転根絶対策

飲酒運転は、重大事故に直結する非常に危険な交通違反であり、死亡事故率もきわめて高いことから、「飲酒運転の根絶」を掲げ、職場・家庭等における飲酒運転追放の取組を推進する。

(4) 夕暮れ時・夜間の交通事故防止対策

歩行者、自転車利用者に対する「反射材用品の活用」と、運転者に対する「ライトの早め点灯」及び「夜間の原則ハイビーム走行」の促進を図る取組を推進する。

また、横断歩道や事故多発箇所の規制標識の高輝度化を図るとともに、道路照明の設置を推進する。

(5) 被害軽減対策

シートベルト、チャイルドシートの着用運動と併せて、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を高める運動を推進する。

(6) 自転車の安全利用対策

平成27年6月に道路交通法が一部改正され、自転車の講習制度に該当する違反が明確化されたことなどから、自転車乗用中の交通事故や迷惑行為を防止するため、交通法令の遵守とマナー向上のための広報・啓発活動をより一層強化する。

また、乗車用ヘルメットの着用と各種保険加入の促進についても啓発する。

(7) その他留意すべき対策

① 悪質・危険な運転者対策

飲酒運転のほか、無免許運転、横断歩行者妨害、著しい速度超過、交差点関連違反等の悪質性、危険性、迷惑性の高い違反の一掃に向けた啓発活動や交通指導取締りを関係機関に要請する。

② 東日本大震災からの復興に係る各種交通安全対策の推進

震災により被災した地域では、復興工事が行われ、道路の新設や区画整理、商業施設の建設などが行われており、交通環境が著しく変化している。そのため、各種交通安全施設等のハード面や交通安全思想の普及啓発や高揚等ソフト面での対策を推進する。

3 今後の道路交通安全を考える視点

交通事故がもたらす大きな社会的・経済的損失をも勘案して、交通事故の実態に十分対応した総合的な交通安全対策を積極的に推進する必要がある。

このため道路交通の安全に関連するそれぞれの機関・団体が連携を一層密にし、次の視点に立った交通安全対策を総合的かつ計画的に推進する。

(1) 高齢者及び子どもの安全確保

市内の交通死亡事故における高齢者の割合が高いこと、また、今後超高齢社会が益々進展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る。

その際には、高齢者の特性を理解したうえで、きめ細かい総合的な交通安全対策を推進する必要がある。

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ある。

さらに、高齢者に対する交通安全教育を、医療機関や福祉施設等と連携して実施していくことや、高齢者の事故が居住地の近くで発生することが多いことから、地域における交通安全活動を充実させることも重要である。

高齢者が主として歩行及び自転車により移動する場合と、自動車を運転する場合に着目し、それぞれの特性を理解した参加・体験・実践型の講習会の開催、身体機能の変化が交通行動に及ぼす影響や反射材用品の効果等きめ細やかな交通安全教育・指導を推進する。また、高齢者在宅家庭訪問や高齢者の利用する施設における個別指導を推進し、交通安全教育を受ける機会が少ない高齢者の交通安全意識の高揚を図る。

高齢社会の進展と併せて、同時に考えなければならないのが少子化の進展である。

安心して子どもを産み、育てることができる社会を実現するためには、子どもを交通事故から守ることが必須事項であることから、通学路において歩道等の歩行空間の整備を積極的に推進する。

また、次代を担う子どもを交通事故から守り、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、道路交通に係わる状況に応じた交通安全教室や街頭での交通安全指導等を推進する。

(2) 歩行者及び自転車の安全確保

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る。

このような情勢等を踏まえ、歩行者優先の考えのもと、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において歩道の整備等による歩行空間の確保を一層積極的に進めるとともに、交通ルールの遵守と交通マナーを促進するための交通安全教育、広報啓発活動など、歩行者の安全確保を図る対策を推進していく必要がある。

また、自転車については、自動車と衝突した場合には被害を受ける反面、歩行者と衝突した場合には加害者となるため、自転車の走行空間の分離・確保を積極的に進めるとともに、交通安全教育等の充実を図る。さらに、自転車の安全利用対策として、乗車用ヘルメットの着用及び各種保険加入の促進についても啓発する。

(3) 幹線道路及び生活道路における安全確保

幹線道路においては、事故データ等から事故発生の高危険性が高い区間を明確化し、事故要因に即した対策を実施して事故危険区間重点解消作戦に取り組み、交通安全対策効果の更なる向上を推進する。

また、地域住民の日常生活に利用される生活道路においては、自動車の走行速度抑制を図るため、物理的デバイス（注5）設置の整備等、交通指導取締りの強化、安全な走行環境を確保した総合的なまちづくりを推進する。

注5 物理的デバイス

ランブル・ストリップス、薄層舗装、ハンプ、狭さく等の総称であり、音や振動、心理的作用により速度抑制や居眠り予防を図る。広義で視覚的デバイスを含む。

第2節 講じようとする施策

1 交通安全思想の普及徹底

市民一人ひとりが交通安全の確保を自らの課題として捉えるように、幼児から高齢者、障がい者、外国人に至るまで、心身の発達段階や各年代、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ある。

特に、高齢社会が進展する中で、高齢者自身の交通安全意識の向上を図るとともに、他の世代に対しても高齢者の特性を知り、その上で高齢者を保護し、高齢者に配慮する意識を高めるための啓発指導を強化する。また、地域の見守り活動等を通じ、地域ぐるみで高齢者の安全確保に取り組むこととする。

交通安全教育・普及啓発活動については、市、警察、学校、関係民間団体、地域社会、家庭が、それぞれの特性を生かした住民参加型の活動を推進するとともに、特に交通安全教育・普及啓発活動に当たる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する。

(1) 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、交通安全教育を実施する。

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ことを目標とし、学校の教育活動全体を通じて、歩行者としての心得、自転車の安全な利用、乗り物の安全な利用、交通ルールの意味及び必要性等について重点的に交通安全教育を実施する。
- ② 中学生に対しては、自転車の安全走行に必要な技能と知識の習得に加えて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、交通安全教育を実施する。
- ③ 高校生に対しては、自他の生命を尊重するなど、責任を持って行動する健全な社会人の育成を目標とし、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の性格を重視した交通安全教育を実施する。
- ④ 各学校等においては、家庭及び関係機関等と連携・協力し、学校の教育活動全体を通して交通安全教育を実施する。
- ⑤ 関係機関等は、各学校への交通安全教育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・生徒に対する補完的な交通安全教育を実施する。

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要請する。
- 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、安全意識・交通マナー等の向上を目標とし、県公安委員会が行う各種講習や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われるよう、関係機関に要請する。
- ③ 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発化に努めるよう、関係機関に要請する。
- 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始め、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を要請する。
- ⑤ 公民館等社会教育施設の講座等において、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する。

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について自覚させるために、視聴覚・運動能力などの身体機能検査等を行う。
- ② 市の高齢者福祉部門、高齢者福祉施設等と交通安全関係団体等が連携し、多様な機会を活用した交通安全教育を実施する。
- 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る。
- ④ 高齢者在宅家庭訪問による個別指導等が地域ぐるみで行われるよう、また、反射材等交通安全用品の普及に努める。
- ⑤ 高齢運転者に対しては、関係機関、自動車教習所等と連携して、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る。
- ⑥ 電動車いすを利用する高齢者に対しては、電動車いす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る。

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するなどして、障がいの程度に応じ、きめ細かな交通安全教育を実施する。
- ② 介護者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する。

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するよう、雇用者に要請する。
- 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する。

(2) 効果的な交通安全教育の推進

- ① 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する。
- ② 交通安全教育を行う機関等は、交通安全教育に関する情報を共有し、他の関係機関等への資機材の貸与、講師の派遣及び情報の提供等、相互の連携を図りながら交通安全教育を推進する。
- ③ 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、教材等の充実及び効果的な教育手法の開発・導入に努める。

(3) 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・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」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、住民参加型の運動として展開する。
- ② 効果的な運動の実施となるよう、事故実態や市民のニーズ等を踏まえるとともに、民間団体等の参加促進を図りながら展開する。
- 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する。

イ 飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立

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、交通ボランティアや安全運転管理者、酒類製造・販売業者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、「飲酒運転をしない、させない」という市民の規範意識の確立を図る。

ウ 反射材用品等の普及促進

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活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反射材用品等の販売店の拡充に努める。

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る。

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率は、運転席及び助手席において高い（平成27年10月の県内一般道におけるシートベルト着用率：運転席99.6%、助手席97.6%）ものの、後部座席では低い（同：34.3%）状態にあり、シートベルトの着用効果及び正しい着用方法について、あらゆる機会・媒体を通じて啓発活動を展開し、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る。

オ チャイルドシートの正しい使用の徹底

平成27年6月の県内におけるチャイルドシート使用率は63.5%であり、また、市内において、チャイルドシート非着用の幼児が死亡するいたましい事故が発生していることから、幼稚園、保育所、認定子ども園、病院等と連携した保護者に対する効果的な広報啓発・指導に努め、正しい使用の徹底を図る。

カ 自動車運転中のスマートフォン及び携帯電話の使用に関する広報啓発等

各種講習会、交通安全運動の機会をとらえ、走行中のスマートフォン及び携帯電話の使用の危険性について、具体的事事例等を紹介するなど周知徹底を図るとともに、交通指導取締りを関係機関に要請する。

キ 必要に応じた日中間のライト点灯（デイ・ライト）推進

夕暮れ時のライト早目点灯のほか、日中においても、悪天候時や薄暗い場所等での必要に応じたライト点灯（デイ・ライト）を推進する。

ク 自転車の安全利用の推進

① 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による迷惑行為を防止するため、歩行者や他の車両に配慮した通行等自転車の正しい乗り方に関する普及啓発の強化を図る。特に、スマートフォン等の操作や画面を注視しながらの乗車の危険性等についての周知・徹底を図る。

② 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から、そうした意識の啓発を図るとともに、損害賠償責任保険等への加入を促進する。

また、自転車運転者講習制度を適切に運用し、危険な違反行為を繰り返す自転車運転者に対する教育を関係機関に要請する。

③ 幼児・児童の保護者等に対し、あらゆる機会を通じて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、高齢者や中学・高校生等の自転車利用者に対しても、ヘルメットの着用を促進する。

ケ 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等、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て、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着用の徹底、飲酒運転の根絶など、実効の挙がる広報を行う。

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る。

② 薄暮の時間帯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、自動車運転者に「原則上向きライト走行」を促す。

また、季節や気象の変化、地域の実態に応じ、交通情報板等を活用するなどして、自動車及び自転車運転者に「ライトの早め点灯」を促す。

- ③ 二輪車運転者の被害軽減を図るため、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する。
- ④ 歩行中にスマートフォン等を使用することは、交通事故の被害に遭うばかりでなく、他の歩行者に衝突するなど周囲も危険に巻き込むおそれがあることから、歩きながらの使用の危険性について啓発を図る。

(4) 交通指導員の育成強化

- ① 交通指導員を効率的に活用し、交通安全教育・普及啓発活動の他、街頭指導の徹底を図るため、研修会等を実施し、交通指導員の資質の向上を図る。
- ② 交通指導員の高齢化と人員不足等に伴い、交通安全活動が困難となっている町（班）も見受けられることから、地域と協力した人材確保を図る。

(5) 市民の参加・協働の推進

- ① 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等を行い、その主体的な活動を支援する。
- ② 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・協働を進める。

2 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・自転車が関連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、事故データ等に基づき事故要因や対策について十分な分析を行った上で効果的・効率的な対策を推進する。

また、東日本大震災からの復興による環境整備、高齢者や障がい者等が安全にかつ安心して外出できる交通社会の形成を図る観点から、歩行者優先の道路交通環境整備の強化を図る。

(1) 生活道路における歩行者優先の安全・安心な歩行空間の整備

ア 通学路等の歩道整備等の推進

- ① 児童・生徒・幼児の通行の安全を確保するため、平成27年度に制定した「通学路交通安全プログラム」に基づき、定期的な合同点検の実施や通学路等の歩道整備、路肩のカラー舗装や防護柵設置等を積極的に推進する。
- ② 主要な横断場所への押ボタン式信号機、歩行者用灯器等の整備、横断歩道等の拡充や車両の速度抑制のための通学路整備を推進する。

イ 生活道路における交通安全対策の推進

- ① 生活道路を中心とした信号灯器のLED（発光ダイオード）化、道路標識・道路標示の高輝度化等（注6）の安全対策を推進する。また、歩車分離式等のバリアフリー対応型信号機の導入を促進する。

注6 道路標識・道路標示の高輝度化等

道路標識の高輝度化のほか、大型化・可変化・自発光化、標示板の共架等をいう。

- ② 歩道等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最高速度30キロメートル毎時の区域規制による「ゾーン30」を始めとしたゾーン対策等を実施するとともに、道路標識の高輝度化等を行い視認性の向上を図る。

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に基づき、駅、公共施設、病院等の周辺を中心に段差のない幅の広い歩道等を積極的に整備する。
- ② 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する。

（2）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、道路管理者と公安委員会が連携し、事故分析結果を基に集中的に事故抑止対策を推進する。
- ② 速度抑制対策として薄層舗装やイメージハンプ、減速マーク等、また、正面衝突事故防止対策として、凹型路面標示（「ランブル・ストリップス」等）等の施工を推進する。
- ③ 事故危険区間では、信号機の多現示化、信号機のLED化や道路標識の高輝度化等、歩道等の整備、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する。

イ 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る。

ウ 自動車専用道路における事故防止対策の推進

- ① 対向車線へのはみ出しを防止するため、高視認性ポストコーン、高視認性区画線の設置による簡易分離施設の視認性の向上、凹凸型路面標示の設置など分離対策の強化を関係機関に要請する。
- ② 逆走による事故防止のため、標識や路面標示の整備を関係機関に要請する。

エ 改良による道路環境の整備

- 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、道路の改良事業を推進する。
- 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信号の秒数変更等を含めた交差点改良を推進する。
- ③ 一般道路の新設・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、道路照明等の設置を推進する。

オ 交通安全施設等の整備

- ① 道路の構造及び交通実態を勘案し、安全と円滑化を図るため信号の集中制御化、系統化、多現示化等の信号の高度化を推進するとともに、疑似点灯防止による視認性の向上に資する信号灯器のLED化を推進する。
- ② 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標識整備を推進する。

(3) 交通安全施設等整備事業の推進

ア 歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進

- ① 「ゾーン30」等の車両速度の抑制、通過交通の抑制・排除等の面的かつ総合的な交通事故対策を推進するとともに、歩行空間のバリアフリー化及び通学路における安全・安心な歩行空間の確保を推進する。
- ② 自転車利用環境の整備等の推進による安全な通行空間の確保を図る。

イ 幹線道路等における交通の安全と円滑の確保

- ① 死傷事故が多発している事故危険区間等を選定し、事故分析の結果に基づき、信号機の高度化、交差点改良等の対策を推進する。
- ② 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、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する。
- ③ 災害公営住宅、集団移転や新たな商業施設の建設などによって、交通の流れに変化が生じていることから、復興の進展に伴う変化に十分に配慮した整備を推進する。

ウ 交通安全施設総点検の実施

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推進する。

(4) 効果的な交通規制の要請

ア 地域の特性に応じた交通規制

- ① 通過交通に供される道路については、駐停車禁止、転回禁止、進行方向別通行区分等の交通規制を関係機関に要請する。
- ② 地域交通に供される道路については、一方通行、指定方向外進行禁止等を組み合わせた交通規制を関係機関に要請する。
- ③ 利用者に制約がある道路については、歩行者用道路、車両通行止め等歩行者及び自転車利用者の安全を確保するための交通規制を関係機関に要請する。

イ より合理的な交通規制の要請

- ① より合理的な交通規制を図るため、交通規制実施後の道路交通環境の変化等を的確に把握して現場の交通実態とかけ離れている交通規制について見直しを行うよう関係機関に要請する。また、重点対象として、最高速度規制が交通実態に合った合理的なものとなっているかどうかの点検及び見直しを関係機関に要請する。
- ② 道路幅員の広狭による歩行者の横断時間の点検及び見直し、学校の移転及

び統廃合等に関連した信号機の新設・廃止等を関係機関に要請する。

また、駐車禁止区間内における、中心市街地エリア、商業集積エリアを対象に、貨物自動車等の荷さばき、客待ち駐車に関連した対策を重点に点検及び見直しを関係機関に要請する。

(5) 自転車利用環境の総合的整備

- 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等により、安全で快適な自転車走行空間の整備を推進する。
- ② ルール・マナーの啓発活動等のソフト施策を積極的に推進する。
- ③ 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、撤去等を推進する。

(6) 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等の耐震対策を推進する。
- ② 津波に対しては、道路利用者への早期情報提供と併せて、避難路の整備及び緊急輸送道路を確保するため、津波浸水域を回避する道路等の整備を推進する。
- ③ 豪雨等に対応するため、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する。

イ 災害に強い交通安全施設等の整備

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推進する。

ウ 災害発生時における交通規制

災害発生時においては、被災状況を確認したうえで、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。

エ 災害発生時における情報提供の充実

防災無線、コミュニティーラジオ、インターネット等情報通信技術（IT）を活用した災害情報等の提供を推進する。

(7) 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

交通の流・量の変化等の時間的視点及び道路の環境・構造の特性等の場所的視点の両面から規制の見直しを行う等、きめ細やかな駐車規制を関係機関に要請する。

イ 違法駐車締め出し気運の醸成・高揚

市民への広報啓発活動、交通安全推進協力員の活用等により、違法駐車を排除しようとする気運の醸成・高揚を図る。

(8) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

ア 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う。
- 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・強化を図る。

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、小学校、中学校の校庭及び体育施設等の開放の促進を図る。

ウ 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留めるとともに、適正な運用と併せて許可条件の履行、占有物件等の維持管理の適正化を指導する。
- ② 道路交通の妨害となる不法占有物件等については、実態把握及び強力な指導取締りを関係機関に要請し、その是正を実施する。
- 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、極力これを抑制するとともに、施工の時期や方法について合理的な調整を図る。

3 安全運転の確保

(1) 高齢運転者対策の充実

- ① 高齢者講習の効果的実施、更新時講習における高齢者学級の拡充等に努める。特に、講習予備検査（認知機能検査）に基づく高齢者講習においては、検査の結果に基づくきめ細かな教育に努める。
- ② 講習予備検査（認知機能検査）の実施内容について周知を図る。
- ③ 高齢運転者標識（高齢者マーク）の表示促進を図る。

(2) 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等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を図るとともに、地域公共交通の整備に努める。
また、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を関係機関に要請する。
- ② 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ついて、関係機関に要請する。

(3) 安全運転管理の推進

- ① 安全運転管理者等に対する講習内容をより充実させ、これら管理者の管理能力及び安全意識の向上を図るとともに、事業所における自主的な交通安全教育が適切に行われるよう、関係機関に要請する。

- ② 安全運転管理者等の未選任事業所の一掃を図り、企業内の安全運転管理体制を充実強化するよう、関係機関に要請する。

(4) 気象情報等道路交通に関する情報の充実

- ① 道路交通に影響を及ぼす気象、津波、地震等の自然現象を的確に把握し、特別警報・警報・予報等の適時・適切な発表と迅速な伝達に努める。
- ② 道路の降雪状況や路面状況等を収集し、道路利用者に提供する道路情報提供装置等の整備を推進する。
- ③ 気象等に関する観測施設を適切に整備、維持するよう関係機関に要請するとともに、防災関係機関との情報共有やICTを活用した観測・監視体制の強化を図る。

4 車両の安全性の確保

(1) 自動車の点検整備の充実

自動車管理者の保守管理意識の高揚を図り、定期点検整備等の保守管理の徹底を促進する。

(2) 自転車の安全利用の促進

- ① 毎月8日の「岩手県自転車安全指導の日」、毎年5月の「全国自転車月間」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機運を醸成する。
- 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る。
- ③ 夜間における安全性の確保を図るため、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る。
- 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る。

5 道路交通秩序の維持

交通指導取締り、交通事故事件捜査等を通じ、道路交通秩序の維持を図る必要がある。

このため、交通事故実態等を的確に分析し、死亡事故等重大事故に直結する悪質性、危険性、迷惑性の高い違反を重点に交通指導取締りを関係機関に要請する。

また、悪質・危険な運転行為による死傷事案に対しては、平成26年5月から施行された「自動車の運転により人を死傷させる行為等の処罰に関する法律」（以下「自動車運転死傷処罰法」という。）を踏まえ、ドライバーへの交通ルール・マナーの遵守を周知し、交通安全意識の高揚を図るとともに、適正かつ緻密な捜査の一層の推進を関係機関に要請する。

(1) 交通の指導取締りの強化等

- ① 交通事故実態の分析結果等を踏まえ、事故多発路線等における街頭指導活動を強化するとともに、無免許運転、飲酒運転、著しい速度超過、交差点関

連違反等の交通事故に直結する悪質性、危険性の高い違反、住民から取締り要望の多い迷惑性の高い違反に重点を置いた指導取締りを関係機関に要請する。

特に、飲酒運転及び無免許運転については、取締りにより常習者を道路交通の場から排除するとともに、運転者に対する捜査のみならず、周辺者に対する捜査を徹底するなど、飲酒運転及び無免許運転の根絶に向けた取組の推進を関係機関に要請する。

また、引き続き、児童、高齢者、障がい者の保護の観点に立った指導取締りの推進を関係機関に要請する。

- ② 自転車利用者による無灯火、二人乗り及び信号無視等の違反に対して指導警告を行うとともに、これに従わない悪質・危険な自転車利用者に対する検挙措置を推進するよう、関係機関に要請する。

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るため、救急医療機関と消防機関等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一層の向上を促進する。

救急現場又は搬送途上における救急医療、応急処置等を実施するための体制を整備するほか、緊急通報体制の整備やバイスタンダー（事故現場に居合わせた人）による応急手当の普及に努める。

（１）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、救助体制の整備・拡充を図り、救助活動を円滑に実施する。

イ 自動体外式除細動器の使用も含めた心肺そ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、消防機関等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する。
- ② 学校においては、教職員対象の心肺そ生法（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、心肺そ生法等の応急手当（AEDの取扱いを含む。）について、指導の充実を図る。

ウ 救急救命士の養成・配置等の推進

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、静脈路確保、薬剤投与などの特定行為を円滑に実施するための講習及び実習を推進する。

また、適正な配置について、推進する。

（２）救急医療体制の整備

ア 救急医療機関等の整備

救急医療体制については、県立大船渡病院の救命救急センターの機能強化を関係機関に要請する。

イ 救急医療担当医師・看護師等の養成等

- ① 救急医療に携わる医師、看護師の必要数の確保に努めるとともに、救急医療に関する研修への参加を促進するなど従事者の資質の向上に努めるよう、関係機関に要請する。
- ② 保健師等を対象に救急そ生法指導者講習会への参加を促進し、地域における救急そ生法等の普及方策など、企画・運営を行う者の養成を図る。

7 交通事故被害者支援の推進

交通事故被害者は、交通事故により肉体的、精神的及び経済的打撃を受けたり、またはかけがえのない生命を絶たれたりしており、このような方々を支援することは極めて重要である。

交通事故の被害者等を救済するため、自動車損害賠償責任保険（共済）への加入の徹底や広報・啓発を図るとともに、事故の概要、捜査経過等の情報を提供し、また事故に関する相談を受けられる機関の周知や、機会を充実させるなど、被害者支援を積極的に推進する。

（１）無保険（無共済）車両対策の徹底

自賠責保険（自賠責共済）の期限切れ、掛け忘れ防止のための広報活動を行うとともに、街頭における監視活動等による注意喚起を推進し、無保険（無共済）車両の運行を防止するよう、関係機関に要請する。

（２）交通事故相談活動の推進

- ① 交通事故相談所等における相談活動を推進するため、日弁連交通事故相談センター、民間の被害者支援団体を含む関係支援機関等との連絡協調を図る。
- ② 交通事故相談所における各種広報のほか、市の広報紙等により交通事故相談活動の周知を図り、市民に広く相談の機会を提供する。
また、自動車ユーザー等に対して加害者側の損害賠償能力の保持についての広報・啓発を推進する。

（３）交通事故被害者支援の充実強化

- ① 交通事故被害者等に対して交通事故の概要、捜査経過等の情報を提供するとともに、刑事手続きの流れ等をまとめた資料の配布を関係機関に要請する。
- ② ひき逃げ事件、危険運転致死傷事件、交通死亡事故等の重大な交通事故事件の被害者等については、被疑者の検挙、送致状況等を連絡する被害者連絡制度の充実を図るよう、関係機関に要請する。
- ③ 死亡事故被害者等からの加害者の行政処分に係る意見聴取等の期日や行政処分結果等についての問い合わせに真摯に応じ、適切な情報の提供を図るよう、関係機関に要請する。

(4) 交通災害共済への加入促進

広く市民に定着している交通災害共済の趣旨について一層の周知徹底、加入促進を図り、事故による経済的損失の一助となるよう加入を推進する。

8 交通事故分析の高度化の推進

交通事故の諸要因に関する統計の充実を図るとともに、人間、車両及び交通環境の三要素について総合的な観点から関係機関と協力し、事故分析を行うとともに、事故分析結果や交通事故発生場所の地図情報等を市民に提供することにより、市民の交通安全意識の高揚を図る。

第2章 踏切道における交通の安全

第1節 踏切事故の状況と交通安全対策の今後の方向

踏切事故は、踏切道の改良等の安全対策の積極的な推進により、近年発生していないが、改良すべき踏切道がなお残されている状況にある。

このため、引き続き、構造改良、踏切保安設備の整備、交通規制の実施等踏切道における交通安全と円滑化を図るための措置を総合的かつ積極的に推進し、踏切事故の防止に努める。

第2節 講じようとする施策

1 踏切道の構造改良の要請

自動車が行き交う踏切道であって、道路交通量の多いもの及び主要道路との交差に係るもの等については、必要に応じて拡幅やそれに伴う踏切保安設備等の構造改良を関係機関に要請する。

2 踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置

必要に応じ、踏切道予告標、踏切信号機等の設置を進めるとともに、車両等の踏切通行時の違反行為に対する指導取締りの強化等を関係機関に要請する。

また、踏切事故は、直前横断、落輪等に起因することが多いことから、自動車運転者や歩行者等の踏切道通行者に対し、安全意識の高揚及び踏切支障時における非常ボタン操作等の緊急措置の周知徹底を図るための広報活動等を一層強化する。

第3章 バス高速輸送システム（BRT）専用道における交通の安全

第1節 BRT事故の状況と交通安全対策の今後の方向

平成25年3月に、運行開始し、以来、重大事故は発生していないものの、一般道との交差点での接触事故やBRT専用道への一般車両の誤進入など、重大事故につながりかねない事案が発生している。

このため、保安施設の整備、一般道との交差点における交通安全と円滑化を図るための措置を総合的かつ積極的に推進し、事故の防止に努める。

第2節 講じようとする施策

1 交差点の構造改良の要請

道路交通量の多いもの及び主要道路との交差に係るもの等については、必要に応じてBRT専用道と交差する一般道の拡幅や保安設備等の改良を関係機関に要請する。

2 BRT専用道の安全と円滑化を図るための措置

必要に応じ、一般道との交差点に警戒標識、案内標識、信号機等の設置を進めるとともに、車両等の交差点通行時の違反行為に対する指導取締りの強化等を関係機関に要請する。

また、BRT専用道に関連する事故は、直前横断、専用道進入に起因することが多いことから、事業者に対し、一般道との交差点におけるBRT車両の徐行等、安全確保に関する要請を行うとともに、自動車運転手や歩行者等のBRT専用道交差点の横断者に対しては、交差点直前での一時停止、左右確認等の周知徹底を図るための広報活動等を一層強化する。