

第 11 次大船渡市交通安全計画

(令和 4 年度～令和 7 年度)

大船渡市交通安全対策会議

目 次

第1章 計画の基本的事項	1
第1節 計画策定の趣旨	1
第2節 計画の位置づけ	1
第3節 計画の期間	1
第4節 計画の策定体制	1
第5節 計画の進行管理	1
第2章 計画の基本的な考え方	2
第1節 基本的な視点	2
第2節 「交通社会を構成する三要素」に係る安全対策の推進	2
第3節 特に留意すべき点	2
第3章 道路交通の安全	3
第1節 道路交通の現状と課題	3
1 道路交通事故の現状と今後の見通し	3
2 道路交通の課題	7
第2節 道路交通の目標	7
第3節 道路交通の安全対策	7
1 道路交通環境の整備	8
2 交通安全思想の普及徹底	11
3 車両の安全性の確保	15
4 道路交通秩序の維持	15
5 救助・救急活動の充実	16
6 被害者支援の充実と推進	16
第4章 踏切道及びバス高速輸送システム（BRT）専用道における交通の安全	17
第1節 現状	17
1 踏切道	17
2 BRT専用道	17
第2節 目標	17
第3節 交通安全対策	17

第 1 章 計画の基本的事項

第 1 節 計画策定の趣旨

本市では、昭和 46 年度以降、これまで 10 次にわたって大船渡市交通安全計画を策定し、交通安全関係機関・団体及び市民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てきました。その結果、昭和 47 年に最多の 215 件となった市内（旧大船渡市及び旧三陸町）の年間交通事故件数が、令和 2 年には 35 件に減少するなど、市民一人ひとりの心がけはもとより、関係機関・団体等のご尽力により着実に成果を挙げてきました。

しかしながら、近年、高齢化の進行に伴い、高齢者が関係する交通事故の割合が増加するとともに、毎年、死亡事故が発生しています。

また、東日本大震災からの復旧・復興事業により、道路や住宅地の整備が進展し、通勤・通学・通院等の日常生活の移動や観光客の利用等の交通環境も変化しています。

こうした状況に的確に対応するためには、市民一人ひとりの取り組みだけでなく、国、県の交通安全政策と整合を図りながら、関係機関・団体と一体となって、交通事故のない安全な社会を目指して各種事業を推進していかなければなりません。

以上のことから、今後の本市における交通安全施策の指針として、「第 11 次大船渡市交通安全計画」（以下「本計画」という。）を策定するものです。

第 2 節 計画の位置づけ

本計画は、交通安全対策基本法（昭和 45 年法律第 110 号）の規定により策定する市町村交通安全計画であり、国の第 11 次交通安全基本計画及び第 11 次岩手県交通安全計画を踏まえ、本市における有効な交通安全施策の推進等について定めるものです。

第 3 節 計画の期間

本計画の期間は、令和 4 年度から令和 7 年度までの 4 年間とします。ただし、期間内に道路交通環境及び鉄道交通環境等に大きな変化があった場合などは、必要に応じて随時見直しを行うこととします。

第 4 節 計画の策定体制

大船渡市交通安全対策会議条例に基づき、国、県、警察、市、教育委員会及び消防本部で組織する大船渡市交通安全対策会議を設置し、本計画を策定します。

第 5 節 計画の進行管理

本計画の推進にあたっては、大船渡市交通安全対策協議会等と緊密な連携を図り、目標の達成状況を確認しながら、より効果的な事業を推進します。

第2章 計画の基本的な考え方

第1節 基本的な視点

本計画は、上位計画である国の第11次交通安全基本計画及び第11次岩手県交通安全計画を踏まえて策定するものであり、これらに基づき、以下の点を基本に策定します。

- 人命尊重の理念に基づき、また、交通事故がもたらす大きな社会的・経済的損失等も勘案して、交通事故のない社会の実現を目指すこと。
- 全ての交通の分野において、「人優先」の交通安全思想を基本とした施策を推進すること。
- 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、年齢や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の構築を目指すこと。

第2節 「交通社会を構成する三要素」に係る安全対策の推進

本市の交通社会を構築する①人、②交通機関、③交通環境という三つの要素の安全対策について、相互の関連を考慮しながら、適切かつ効果的な施策を市民一人ひとりの理解と協力のもとに推進します。

1 人の安全対策

- ・ 運転する人の知識・技能の向上、交通安全意識の徹底
- ・ 歩行者等に対する交通安全意識の徹底、指導の強化
- ・ 住民に対する交通安全意識向上のための交通安全教育、普及啓発活動の充実

2 交通機関に係る安全対策

- ・ 必要な検査等の重要性の周知

3 交通環境に係る安全対策

- ・ 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
- ・ 人の移動空間と自動車や鉄道等の車両との分離の推進
- ・ 通学路、生活道路、市街地の幹線道路等の歩道整備

第3節 特に留意すべき点

市民一人ひとりとはもとより、関係機関・団体が一致結束して交通安全に取り組むうえで、特に、以下の点に留意する必要があります。

- 1 迅速な救助・救急活動と、交通事故被害者等に対する支援の充実
- 2 市民参加型・協働型の交通安全活動の推進
- 3 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、より効果的・効率的な対策の推進
- 4 公共交通機関等における施設及び車両整備の充実・強化と安全管理体制の構築・改善に向

第3章 道路交通の安全

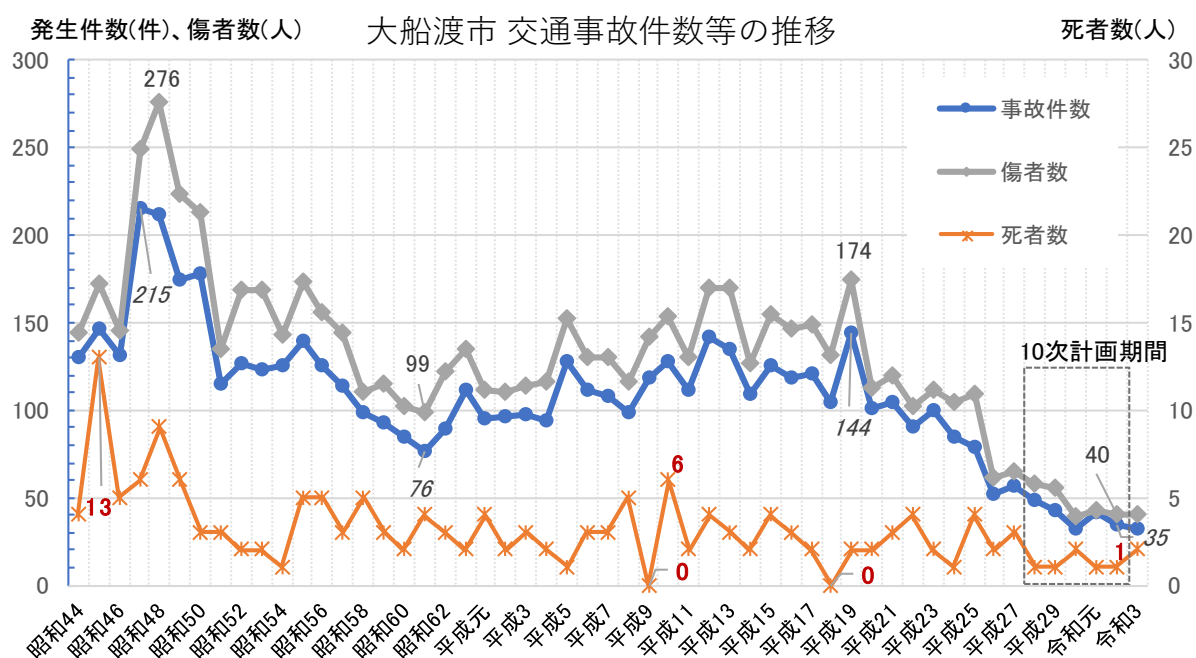
第1節 道路交通の現状と課題

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推進してきました。その結果、令和2年において、交通事故発生件数は37件以下の目標に対し35件、傷者数は43人以下の目標に対し40人、物損事故件数は600件以下の目標に対して495件となり、これらの項目では目標を達成しましたが、死亡事故は1件発生し、死者数ゼロという目標は達成できませんでした。

第10次交通安全計画期間における交通事故の特徴的な傾向は、次のアからオのとおりです。



項目 \ 年	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	10次計画の 目標値	＜参考＞ 令和3年
発生件数(件)	49	43	32	41	35	37件以下	32
死者数(人)	1	1	2	1	1	0人	2
重傷者数(人)	12	3	13	7	7	43人以下	2
軽傷者数(人)	46	52	26	36	33		38
物損事故(件)	732	647	673	589	495	600件以下	502

ア 国・県との致死率の比較

人口10万人当たりの交通事故発生件数で比較すると、本市は第10次交通安全計画期

間の平均で 109.0 件となっており、全国平均の 330.1 件、岩手県平均の 152.4 件を下回っていますが、一方で本市の致死率（死傷者に占める死者の割合）は 2.6%で、岩手県平均の 2.2%よりも高く、全国平均 0.7%の約 3.7 倍となっています。

・交通事故発生件数（人口10万人当たり）

	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	5年平均	＜参考＞ 令和3年
大船渡市(件)	128.8	115.0	87.2	113.8	99.3	109.0	110.3
全 国(件)	392.3	372.0	339.8	301.5	245.1	330.1	243.2
岩 手 県(件)	187.1	117.8	159.8	160.5	136.8	152.4	130.9

・致死率（死者数÷（死者数＋負傷者数）×100）

	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	5年平均	＜参考＞ 令和3年
大船渡市(%)	1.7	1.8	4.9	2.3	2.4	2.6	4.7
全 国(%)	0.6	0.6	0.7	0.7	0.8	0.7	0.7
市対全国比	2.8倍	3.0倍	7.0倍	3.3倍	3.0倍	3.7倍	6.7倍
岩 手 県(%)	2.4	2.2	2.4	1.9	2.3	2.2	1.8

イ 死亡事故発生状況

平成 28 年以降に発生した死亡事故は 8 件となっており、下記のとおり毎年発生しています。

・平成28年以降に発生した死亡事故

年	発生時刻	路線	事故の状況	天候
平成28年	午後5時頃	国道107号	普通乗用車同士の正面衝突	雨
平成29年	午前0時頃	国道45号	普通乗用車による単独事故	曇
平成30年	午前5時頃	三陸縦貫自動車道	大型貨物車と普通乗用車の正面衝突	雪
	午後3時頃	市道	二輪車による単独事故	曇
令和元年	午前6時頃	国道45号	普通乗用車同士の出会い頭事故	晴
令和2年	午前8時頃	市道	車両が後退し作業員と衝突(単独事故)	曇
令和3年	午前11時頃	一般交通の道路	車両が防潮堤に衝突後、海に転落(単独事故)	晴
	午前7時頃	市道	車両が進路左側の法面に路外逸脱、立木に衝突(単独事故)	晴

ウ 交通事故に関係する高齢者の比率

市内の事故件数に占める高齢者が関係する事故の比率は、第 10 次交通安全計画期間の平均で 46.0%、令和 2 年では 60.0%と非常に高くなっています。

・交通事故件数に占める高齢者事故の割合

	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	5年平均	＜参考＞ 令和3年
交通事故件数(件)	49	43	32	41	35	40.0	32
うち高齢者関係(件)	18	18	17	18	21	18.4	21
構成率(市)(%)	36.7	41.9	53.1	43.9	60.0	46.0	65.6
構成率(県)(%)	38.7	40.2	41.8	41.2	44.2	41.0	45.3

エ 歩行中及び自転車運転中の交通事故

市内の歩行中の事故件数は、第10次交通安全計画期間において大きな変動はなく、自転車運転中の事故件数は、平成28年に8件発生した以降は年1件ずつ発生していますが、歩行中及び自転車運転中の事故による死者はありませんでした。

・交通事故件数に占める歩行中及び自転車運転中の事故の割合

		平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	5年平均	＜参考＞ 令和3年
歩行中	件数(件)	9	8	6	9	7	7.8	1
	構成率(%)	18.4	18.6	18.8	22.0	20.0	19.5	3.1
自転車 運転中	件数(件)	8	1	1	1	1	2.4	4
	構成率(%)	16.3	2.3	3.1	2.4	2.9	5.4	12.5

オ 飲酒運転による交通事故

飲酒運転による事故件数は、平成29年以降毎年1件ずつ発生しています。

・飲酒運転による交通事故件数等

	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	5年平均	＜参考＞ 令和3年
事故件数(件)	0	1	1	1	1	0.8	0
傷者数(人)	0	3	1	1	1	1.2	0

(2) 道路交通を取り巻く状況及び交通事故の見通し

道路交通を取り巻く状況は、経済社会情勢の動向に伴って複雑に変化するものと見込まれ、さらには今後も新型コロナウイルス感染症による様々な制約などが人々のライフスタイルや行動に影響を及ぼすことも懸念されます。

本市における将来の交通事故については、人口が減少傾向にある中、高齢者が関係する事故の割合や、運転免許保有者数に占める高齢者の割合が増加傾向にあることから、高齢者が関係する事故の抑止が重要になると考えられます。

・大船渡市の人口の推移

	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	＜参考＞ 令和3年
0～64歳(人)	24,805	24,078	23,330	22,718	21,957	21,264
65歳以上(人)	13,225	13,316	13,382	13,322	13,281	13,202
うち65～74歳	5,989	5,988	5,951	5,879	5,893	5,965
うち75～84歳	4,899	4,925	4,927	4,885	4,720	4,482
うち85歳以上	2,337	2,403	2,504	2,558	2,668	2,755
合計(人)	38,030	37,394	36,712	36,040	35,238	34,466

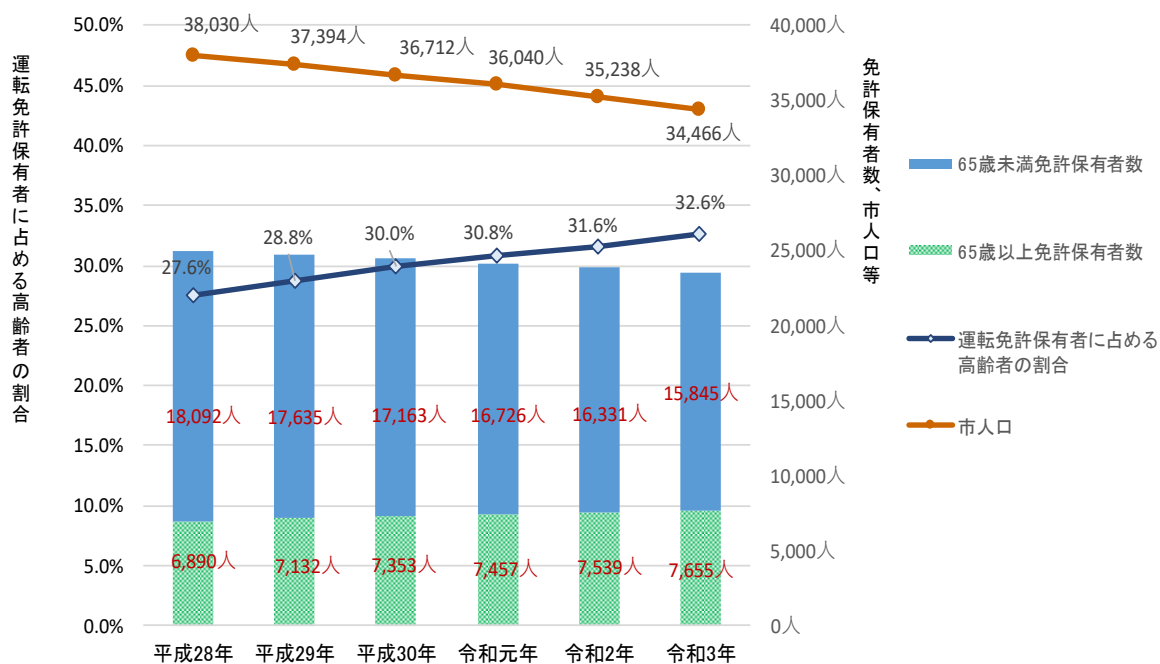
・運転免許保有者に占める高齢者(65歳以上)の割合

	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	＜参考＞ 令和3年
大船渡市(%)	27.6	28.8	30.0	30.8	31.6	32.6

・高齢者(65歳以上)に占める運転免許保有者の割合

	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	＜参考＞ 令和3年
岩手県(%)	51.3	52.7	54.1	55.1	56.1	57.4
大船渡市(%)	52.1	53.6	54.9	56.0	56.8	58.0

大船渡市 運転免許保有者に占める高齢者の割合の推移



2 道路交通の課題

これまでの 10 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、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、本市の高齢者が関係する交通事故の構成率は第 10 次交通安全計画期間の平均で 46.0%と、岩手県の 41.0%と比較して高く推移しており、高齢者が安全・安心に外出や移動ができる交通社会を形成することが課題となっています。

また、住宅の高台移転や道路整備等の復興事業による交通環境の変化に伴い、カーブミラー、横断歩道等の交通安全施設の設置のほか、通学路等における安全で安心な歩行空間の確保や、狭い道路における自動車の速度制限など、安全な道路交通環境を整備することも課題となっています。

第 2 節 道路交通の目標

道路交通事故のない社会の実現に向けて、国の目標を踏まえ、本計画における道路交通の目標を、以下のとおり設定します。

なお、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、重傷者数も目標値として設定します。

- 年間の死者数をゼロにする
- 年間の交通事故発生件数を 25 件以下にする
- 年間の重傷者数を 5 人以下にする
- 飲酒運転を根絶する

【参考】合併後の大船渡市交通安全計画の目標値と実績値

第 7 次交通安全計画	目標値：死者数ゼロ	実績値：2 人
第 8 次交通安全計画	目標値：死者数ゼロ	実績値：4 人
第 9 次交通安全計画	目標値：死者数ゼロ	実績値：3 人
第 10 次交通安全計画	目標値：死者数ゼロ	実績値：1 人
	交通事故発生件数 37 件以下	実績値：35 件
	傷者数 43 人以下	実績値：40 人
	物損事故件数 600 件以下	実績値：495 件

第 3 節 道路交通の安全対策

道路交通の安全対策を推進するに当たっては、国の第 11 次交通安全基本計画及び第 11 次岩手県交通安全計画を踏まえ、「高齢者及び子どもの安全確保」、「歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上」、「生活道路における安全確保」、「地域が一体となった交通安全対策の推進」

の視点から対策を講じていくこととします。

また、経済社会情勢、交通情勢、交通事故の実態、技術の進展・普及等の変化に対応し、より効果的で有効性のある対策とするため、以下、「道路交通環境の整備」をはじめ、6つの施策を掲げ、そのもとで具体的な取組を実施していきます。

1 道路交通環境の整備

(1) 生活道路等における交通安全対策の推進

ア 生活道路における交通安全対策の推進

通学路や地域住民が日常的に利用する生活道路で、かつ道幅が狭い区域においては交通事故発生率が高くなることから、歩行者・自転車利用者の安全な通行を確保するため、「ゾーン 30 プラス」(注1)の整備を推進します。

(注1) ゾーン 30 プラス 最高速度 30km/h の区域規制と速度抑制対策との適切な組み合わせにより交通安全の向上を図ろうとする区域。

イ 通学路等における交通安全の確保

- ・ 通学路等の定期的な交通安全施設等点検の実施により、児童・生徒・幼児の通行の安全確保に努めます。
- ・ 学校及び認定こども園等の幼児教育施設、教育委員会、警察、道路管理者、交通指導員を始めとするボランティア等が連携し、通学路等の環境整備や登下校の見守り活動など、ハード・ソフトの両面から必要な対策を推進します。

ウ 高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備

- ・ 高齢者、障がい者等の生活を確保するため、バリアフリーの考え方に基づいた歩道等の整備に努めます。
- ・ 音響式信号機や、横断時間の延長ボタン付き信号機等のバリアフリー対応型信号機等の整備及び道路標識の高輝度化(注2)を推進します。

(注2) 高輝度化 視認性向上のため、道路標識の反射等の輝度を高めるほか、標識の大型化・自発光化等を含む。

(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

- ・ 死傷事故率の高い事故危険箇所においては、県警察等と道路管理者が連携し、事故分析結果を基に集中的に事故抑制対策を推進します。
- ・ 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)等の施工について道路管理者に要請します。
- ・ 事故危険区間では、信号機に赤・黄・青以外の右折矢印信号等を加える多現示化、

信号機のLED化や道路標識の高輝度化、歩道の整備、交差点改良や道路照明・視線誘導標等の設置等を県警察、道路管理者等に要請します。

(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のはみ出しを知らせるもの

※ 第11次岩手県交通安全計画から引用

イ 重大事故の再発防止

重大事故について、県警察等から情報収集し、交通指導員等の交通安全関係者と情報共有し、再発防止に努めます。

ウ 道路環境の改善等による交通事故対策の推進

- 歩行者及び自転車利用者の安全を確保するため、生活道路におけるハンプ（注3）や狭さく（注4）の設置等による通過車両の速度抑制対策など、道路環境の維持・改善に努めます。
- 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県警察や道路管理者に要請します。
- 一般道路の新設・改良に当たっては、道路標識や道路照明等の交通安全施設についても整備を図るよう道路管理者に要請します。

(注3) 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。

(注4) 狭さく 自動車通行部分を物理的に狭くするか、視覚的にそう見せることで、自動車の走行速度低減を図るもの。

(3) 交通安全施設等の整備事業の推進

ア 生活道路対策の推進

人優先の考えのもと、「ゾーン30プラス」等による車両速度の抑制、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。

イ 道路交通環境整備への市民参加の促進

警察、道路管理者、各地区住民代表等が参加して交通安全施設等点検を定期的を実施し、改善を必要とする施設等の整備を図ります。

(4) 高齢者等の移動手段の確保・充実

多様な住民ニーズを踏まえ、地域住民の移動を支える地域公共交通の維持・改善、交通空白地域の解消に努めます。

(5) 自転車利用環境の維持管理

- ・ 自転車を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。
- ・ 自転車利用における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。

(6) 災害に備えた道路交通環境の整備

- ・ 地震、津波、豪雨等の自然災害に対応するため、道路利用者への早期情報提供と併せて、道路法面等の防災対策や地域の孤立を解消する道路の適正な維持管理に努めます。
- ・ 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（注5）の整備について関係機関に要請します。

(注5) 自動起動型信号機電源付加装置

停電の際、自動的に発電機が作動し、信号機を点灯することができる装置。

(7) 違法駐車対策の推進

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。

(8) 道路の使用及び占用の適正化

- ・ 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。
- ・ 不法占用物件等については、実態把握及び指導取締りを関係機関に要請します。
- ・ 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。

2 交通安全思想の普及徹底

(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

ア 幼児～児童・生徒、成人

- ・ 幼児に対しては、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ことを目標とします。
- ・ 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。
- ・ 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。
- ・ 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。
- ・ 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。
- ・ 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。
- ・ 社会人を対象とした公民館等の社会教育施設における学級・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。

イ 事業所

事業所等において、自主的に従業員等に対する交通安全の啓発を行うよう広報啓発に努めます。

ウ 高齢者

- ・ 高齢者が、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及び運転者側から見た歩行者や自転車の危険行動等を理解し、自ら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等の知識の習得を目的として、視聴覚・運動能力などの身体機能検査等を行います。
- ・ 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、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。
- ・ 夜間外出時の明るい服装と反射材の着用を呼び掛けるなど、交通安全用品の普及を図ります。
- ・ 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ます。
- ・ 電動カートを利用する高齢者に対しては、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。

エ 障がい者

- ・ 地域における福祉活動の場を利用することなどにより、障がいの種類に応じ、きめ細かな交通安全教育を実施します。
- ・ 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への自発的な受講の促進に努めます。

オ 外国人

我が国の交通ルールの理解等を目的として、外国人を雇用する使用者等と協力し、講習機会の確保と参加の促進に努めます。

(2) 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と知識を習得し、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、講師の派遣及び情報の提供など、相互の連携を図りながら交通安全教育を推進します。

- ・ 交通安全教育を行う指導者の養成・確保に努めます。

(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進

コミュニティーラジオ、広報紙、インターネット等の広報媒体を活用して、効果的な広報の実施に努めます。

ア 交通安全運動の推進

- ・ 国・県が実施する季節ごとの交通安全運動等と合わせて行う交通安全啓発活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します。
- ・ 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等の参加促進を推進します。

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ことから、運転者が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するよう、県警察に対し十分な交通安全教育等の実施を要請します。
- ・ 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

- ・ 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。
- ・ 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り安全利用を促進します。
- ・ 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 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を推進します。

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、認定こども園・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

- ・ 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します。
- ・ 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等を推進します。

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します。
- ・ 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。
- ・ 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。
- ・ 令和4年4月1日から義務化された事業所における運転者の運転前後のアルコールチェックについて、広報啓発に努めます。

ク その他の普及啓発活動の推進

- ・ 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。
- ・ 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意識の醸成を図ります。

- ・ 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します。
- ・ 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) 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。

(5) 交通安全活動への参加・協働の推進

交通安全思想の普及徹底に当たっては、行政、民間団体、企業等が連携を図り、住民の参加を促し、協働して地域の実情に即した交通安全活動を推進します。

3 車両の安全性の確保

(1) 自動車

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。

(2) 自転車

- ・ 国及び県が展開する自転車に関する各種交通安全運動等の機会を利用し、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の醸成に努めます。
- ・ 児童・生徒が利用する自転車の点検整備については、関係団体に積極的な協力を求めます。
- ・ 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。
- ・ 自転車安全整備制度におけるT Sマーク（注6）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T Sマークの更新等について周知を図ります。

（注6）T S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。

4 道路交通秩序の維持

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が図られるよう関係機関に要請します。

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、被害を最小限に抑えるため、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。

6 被害者支援の充実と推進

(1) 無保険（無共済）車両対策の徹底

自動車損害賠償責任保険（共済）の期限切れ、掛け忘れ防止のための広報活動を実施し、無保険（無共済）車両の運行を防止します。

(2) 損害賠償の請求についての援助等

- ・ 交通事故被害者に対し、交通事故相談を受け付ける岩手県立県民生活センターを紹介することなどにより、交通事故被害に関する円滑な解決を図ります。
- ・ 本市を会場とした交通事故巡回相談について、広報紙及びホームページを活用して周知し、交通事故当事者に対する相談機会の提供に努めます。
- ・ 自動車ユーザー等に対して、損害賠償に対応するための任意保険等への加入について、広報に努めます。

(3) 岩手県市町村交通災害共済への加入促進

万一の交通事故被害に備えるとともに、事故による経済的損失の一助となるよう、岩手県市町村交通災害共済の一層の周知徹底と加入の促進を図ります。

第4章 踏切道及び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 現状

1 踏切道

近年、本市において踏切事故は発生していません。これは、県警察を始めとする関係機関が継続的に実施してきた安全対策等の成果であると考えられるため、引き続き、踏切保安設備の保守・整備、交通規制の実施等踏切道における交通安全の確保と周辺の道路交通の円滑化を図り、踏切事故の防止に努める必要があります。

2 BRT専用道

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等が想定されることから、一般道との交差点における交通安全運動を積極的に推進し、事故の防止に努める必要があります。

第2節 目標

本計画期間中の目標を「踏切事故及びBRT専用道の事故件数ゼロを継続する」ととします。

第3節 交通安全対策

- ・ BRTに関する事故防止に関しては、一般道との交差点付近におけるBRT車両の徐行と安全確認の徹底を運行事業者に要請します。
- ・ 踏切道予告標、警戒標識、案内標識、信号機等の設置とともに、車両等の踏切道等の通行時の違反行為に対する指導取締りの強化等について、必要に応じ、関係機関に要請します。
- ・ 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方法等の緊急措置の周知徹底を図るための広報活動等を推進します。
- ・ BRT専用道との交差点付近の通行に関しては、横断する一般車両及び横断者等の交差点直前での一時停止や左右確認の徹底を図るための広報活動等を強化します。