

第 2 次

遠野市交通安全計画

(平成23年度～平成27年度)

平成24年3月

遠 野 市

ま え が き

わが国においては、車社会の急速な進展に対して、交通安全施設が不足していたことや車両の安全性を確保するための技術が未発達であったこと、交通安全意識の醸成が図られていなかったことなどから、昭和20年代後半から昭和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ました。

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（昭和45年法律第110号）が制定されました。

これに基づき、46年度以降、5年ごと8次にわたる交通安全基本計画が作成され、また岩手県においても国の基本計画に基づき岩手県交通安全計画が策定されてきました。

遠野市においては、平成17年10月1日に合併した旧遠野市と旧宮守村が、それぞれ岩手県の計画に基づき、7次にわたる交通安全計画を策定してきました。

合併後、平成19年3月には新遠野市として第1次遠野市交通安全計画を策定し、交通安全対策を推進してきたところです。

交通事故の防止は、国や地方公共団体、交通安全活動に携わる関係機関・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課題であり、交通事故のない社会を目指して、諸対策を強力に推進しなければなりません。

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、平成23年度から27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す。

この交通安全計画に基づき、市、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します。

また、その推進に当たっては、市民の十分な理解と積極的な協力を得て、その効果を最大限に高めるよう努めるものとします。

目 次

計画の基本的な考え方	1
第1章 道路交通の安全	2
第1節 道路交通安全についての目標	2
1 道路交通事故の現状と今後の見通し	2
(1) 前計画の成果と道路交通事故の現状	2
(2) 道路交通を取り巻く環境	3
(3) 道路交通事故の見通し	3
2 第2次交通安全計画における道路交通の目標	4
3 目標達成のための重点施策	4
第2節 道路交通安全についての対策	6
1 今後の道路交通安全を考える視点	6
(1) 少子高齢社会への対応	6
(2) 歩行者の安全確保	6
(3) 市民自らの意識改革	6
2 講じようとする施策	7
(1) 道路交通環境の整備	7
ア 人優先の安全・安心な歩行空間の整備	7
イ 道路ネットワークの整備と規格の高い道路の利用促進	7
ウ 交通安全施設等整備事業の推進	8
エ 市民と一体となった道路交通環境の整備	8
オ 効果的で重点的な事故防止対策の推進	8
カ 円滑・快適で安全な道路交通環境の整備等	9
キ 総合的な駐車対策の推進	9
ク 災害に備えた道路交通環境の整備	9
ケ 交通安全に寄与する道路交通環境の整備	10
(2) 交通安全思想の普及徹底	10
ア 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	10
イ 効果的な交通安全教育の推進	11
ウ 交通安全に関する普及啓発活動の推進	11
エ 交通指導員の育成強化	12
(3) 安全運転の確保	12
ア 運転者教育等の充実	13
イ 道路交通に関する情報の充実	13
(4) 車両の安全性の確保	13
ア 自動車の安全性の確保	13
イ 自転車の安全性の確保	13
(5) 道路交通秩序の維持	13
(6) 救助・救急活動の充実	14
ア 救助・救急体制の整備	14
イ 救急関係機関の協力関係の確保等	14
(7) 損害賠償の適正化を始めとした被害者支援の推進	15
ア 無保険（無共済）車両対策の徹底	15

イ 損害賠償の請求についての援助等	15
第2章 踏切道における交通の安全	16
第1節 踏切事故のない明るい社会を目指して	16
1 踏切事故のすう勢等	16
2 近年の踏切事故の特徴	16
3 第2次交通安全計画の踏切道の目標	16
第2節 踏切道における交通の安全についての対策	17
講じようとする施策	17

計画の基本的な考え方

1 交通事故のない社会を目指して

急速な社会構造の変化、特に、少子化に伴う人口減少と高齢化社会が進展している中において、真に豊かで活力のある社会を構築していくためには、市民の安全と安心を確保していくことが極めて重要です。

その際、交通事故による被害者数は、災害や犯罪等と比較して圧倒的に多く、交通安全の確保は、安心して安全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、悲惨な交通事故の根絶に向けて、今後も更なる対策が必要となります。

2 人優先の交通安全思想

これからの社会においては、弱い立場にある人への配慮や思いやりが一層必要です。

交通について言うと、道路においては、自動車と比較して弱い立場にある歩行者の安全確保、また、全ての交通においては、高齢者、子ども、障害者等の交通弱者の安全確保が必要であり、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。

3 施策推進に当たっての基本的な考え方

本計画においては、第9次交通安全基本計画（中央交通安全対策会議）及び第9次岩手県交通安全計画（岩手県交通安全対策会議）で示された、道路交通に関する計画期間内の目標を達成するために講ずべき施策を明らかにします。

具体的には、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ながら、適切かつ効果的な施策を総合的に策定し、市民の理解と協力の下、積極的に推進します。

第1に、人間に対する安全対策については、運転する人間の知識・技能の向上、交通安全意識の徹底等を図り、かつ、歩行者等に対する交通安全意識の徹底、指導の強化等を図るものとします。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、そのための教育、普及啓発活動を充実させます。

第2に、車両が原因となる事故防止対策としては、それが事故に結びつかないように、点検整備等の車両の安全対策の啓発普及を推進します。

第3に、交通環境に係る安全対策としては、交通安全施設等の整備、効果的な交通対策、交通に関する情報提供の充実等を関係機関と連携して推進します。

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ますので、これらの視点にも十分配慮しながら道路利用の在り方も視野に入れた取り組みを行っていくほか、防災の観点にも適切な配慮を行います。

また、市民憲章に定める協働のまちづくりの精神に基づき、市民、民間団体・企業等と市が連携を図りながら、交通安全活動を推進します。

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) 前計画の成果と道路交通事故の現状

平成18年度から22年度までを計画期間とする第8次交通安全計画の下に、市民や関係機関・団体と一体となって、平成22年度までに交通事故による死傷者数を限りなくゼロに近づけることを目標に、各般の交通安全対策を推進してきました。しかし、1年を通じて死者数ゼロを達成することはできませんでした。

交通事故の状況

(単位：件・人)

区分		平成18年	平成19年	平成20年	平成21年	平成22年
遠野市	事故件数	79	72	70	81	57
	死者数	4	1	2	1	3
	傷者数	104	107	97	114	69
岩手県	事故件数	5,416	5,369	4,458	4,390	4,097
	死者数	76	98	69	81	67
	傷者数	6,753	6,713	5,553	5,403	5,125
全国	事故件数	886,864	832,454	766,147	736,688	725,773
	死者数	6,352	5,744	5,155	4,914	4,863
	傷者数	1,098,199	1,034,445	945,504	910,115	896,208

交通事故の致死率の状況

(単位：%)

区分	平成18年	平成19年	平成20年	平成21年	平成22年	平均
遠野市	3.70	0.93	2.02	0.87	4.34	2.37
岩手県	1.11	1.44	1.28	1.48	1.30	1.32
全国	0.58	0.55	0.54	0.54	0.54	0.55

本市の事故類型別交通事故発生状況

(単位：件)

区分		平成18年	平成19年	平成20年	平成21年	平成22年	平均
人対車		10	6	6	5	9	7.2
車輛相互	正面衝突	13	11	7	8	7	9.2
	追突・出会い頭	30	40	36	46	34	37.2
	その他	13	9	13	18	6	11.8
単独		13	6	8	4	4	7.0
合計		79	72	70	81	69	74.2

(2) 道路交通を取り巻く環境

市内の道路交通を取り巻く状況を分析すると、人口減少が続く中において、運転免許保有者数と自動車保有台数は、ともにほぼ横ばいで推移していますが、高齢ドライバーの人数と運転免許保有者に占める高齢者の割合は、高齢者人口の増加に伴って増加しています。

本市の人口・免許保有者数・自動車保有台数の状況 (単位：人・％・台)

区分	平成18年	平成19年	平成20年	平成21年	平成22年
人口	30,981	30,678	30,225	29,723	30,035
うち高齢者人口	10,262	10,254	10,253	10,226	10,051
高齢化率	33.1	33.4	33.9	34.4	33.4
免許保有者数	18,399	18,387	18,320	18,284	18,190
うち高齢運転者数	3,475	3,604	3,764	3,814	3,811
高齢化率	18.9	19.6	20.5	20.9	21.0
自動車保有台数	22,687	22,509	22,448	22,293	22,243

(3) 道路交通事故の見通し

将来の交通事故の状況については、社会・経済情勢の動向等の諸要因が複雑に絡み、また変化することから正確には予測しがたいところですが、本市において高齢者人口が増加傾向にあることや高齢者が関わった事故の状況の推移、また、一般的に加齢に伴って身体的機能低下が進行していくこと等を考え合わせると、特に、高齢者の死傷者数が増加することが懸念されます。

高齢者が関わった事故の状況 (単位：件・％・人)

区分	平成18年	平成19年	平成20年	平成21年	平成22年	
遠野市	事故件数	79	72	70	81	57
	うち高齢者事故件数	28	29	27	35	31
	事故比率	35.4	40.3	38.6	43.2	54.3
岩手県	事故件数(件)	5,416	5,369	4,458	4,390	4,097
	うち高齢者事故件数	1,479	1,586	1,361	1,398	1,354
	事故比率	27.3	29.5	30.5	31.8	33.0
	死者数	76	98	69	81	67
	うち高齢者の死者数	44	54	42	46	39
	死者数比率	57.9	55.1	60.9	56.8	58.2

2 第2次交通安全計画における道路交通の目標

市民、関係機関・団体等が一体となって、各般の交通安全施策を総合的かつ計画的に推進することにより、究極の目的である交通事故のない社会の達成を目指します。

本市では平成27年まで次の目標を定め交通事故抑止を努めます。

平成27年までの年間の交通事故死者数	0人
交通事故発生件数	40件以下

注：交通事故死者数

警察庁が昭和21年から集計している、交通事故発生から24時間以内の死亡者数

また、交通事故そのものの発生を抑制することにより、24時間以内の死亡者数のみならず、道路交通事故に起因する死者数（30日以内死亡者数等）を同様に減少させることを必要として、平成21年の交通事故発生件数の5割減に当たる40件以下を、併せて目指します。

3 目標達成のための重点施策

この計画の目標を達成するため、前記1「道路交通事故の現状と今後の見通し」と今まで市民、関係機関・団体等と取り組んできた交通安全活動、第9次岩手県交通安全計画の内容を踏まえ、次の施策を重点的に実施します。

(1) 高齢者及び子どもの交通事故防止対策

- ① 高齢者の交通事故防止対策として、高齢者在宅家庭訪問活動や高齢者を対象とした講習会等を実施し、高齢歩行者と高齢運転者の事故防止を図ります。
- ② 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します。

(2) 被害者軽減対策

シートベルト、チャイルドシートの着用運動と併せて、後部座席のシートベルト着用運動を推進します。

(3) 夕暮れ時・夜間における交通事故防止対策

歩行者、自転車利用者に対する「反射材用品の活用」、運転者に対する「ライトの早め点灯運動」を強化するとともに、ライトの上げ・下げをこまめに切り替えるライトアップの取組みを推進します。

(4) 自転車事故防止対策

自転車による交通事故や迷惑行為を防止するため、灯火の点灯や反射材の取付け、交通法令の遵守とマナー向上のための交通安全教室・広報・啓発活動を強化します。

特に、自転車乗車中の携帯電話の使用と通行区分を守らない歩道の通行・走行は、交通事故の危険性が高いことから、啓発活動や指導を強化します。

(5) **速度抑制対策**

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であり、速度抑制対策として、交通指導・取締りの強化と交通規制の見直しを関係機関に要請します。

(6) **正面衝突事故防止対策**

致死率が非常に高い正面衝突事故の防止対策として、事故多発路線・箇所については、路面標示（ドットライン（注1）、イメージハンプ（注2）、薄層舗装（注3））、凹型路面標示（ランブル・ストリップス（注4））等の施工等による事故防止対策を推進します。

注1 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。

注2 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3 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、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。

(7) **その他留意すべき対策**

①無謀運転の抑止対策

交通三悪である無免許運転、飲酒運転及び著しい速度超過等の悪質・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します。

②追突・出会い頭無謀運転の抑止対策

車両相互の事故のうち、半数以上を追突・出会い頭事故が占めていることから、交差点改良や交通規制標識・啓発看板の設置を含めた交通安全施設等の整備・必要な見直しの関係機関への要請を行うとともに、「止まって確認運動」等の啓発活動を推進します。

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

交通事故がもたらす大きな社会的・経済的損失を考慮して、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ります。

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します。

(1) 少子高齢化社会への対応

市内の交通事故に占める高齢死者の割合が3割以上と高いことや、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り、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と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。

さらに、高齢者に対する交通安全教育を、地域や医療機関、福祉施設等と連携して実施することも重要です。

また、高齢化の進展と同時に考えなければならないのが少子化の進展です。

安心して子どもを生み、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一層求められることから、歩道等の歩行空間の整備が必要であるとともに、生涯を通じた交通安全教育と就学期からの基本的な安全行動の反復指導が必要です。

(2) 歩行者の安全確保

岩手県内では、過去5年間の交通事故死者数の3分の1以上が歩行者で、そのうち6割以上を高齢者が占めています。

本市の過去5年間について見ると、おおよそ交通事故死者数に占める歩行者等の割合は抑制されていますが、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、歩行中の交通事故死者ゼロを目標に、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ます。

このような情勢等を踏まえ、人優先の考えの下、通学路、生活道路、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ります。

(3) 市民自らの意識改革

交通の安全は、市民の安全意識により支えられていることから、交通安全対策に関して市民と行政が協働して取り組む仕組みをつくり、交通安全活動を推進します。

また、交通安全対策に関する市と関係機関・団体等の定期的な連絡協議の場の設置や、各種情報の集約・提供体制の整備を図ることにより、国、県、市、民間団体等が一体となって取り組みます。

2 講じようとする施策

(1) 道路交通環境の整備

高規格幹線道路から地区内道路に至るまでの安全な道路交通網の体系的整備を進めるとともに、交通安全施設等の整備や効果的な交通規制の推進により、より安全な道路交通環境を形成します。

交通安全施設等の整備に当たっては、事故の特徴や発生要因の分析を行い、その結果を踏まえた対策を実施するとともに、その後の効果検証を行い、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。

また、高齢者等が安全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、人優先の道路交通環境整備の強化を図ります。

ア 人優先の安全・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 児童や幼児の通行の安全を確保するため、歩道や横断歩道等の拡充により、通学路等の整備を図ります。
- ② 事業者の理解と協力の下、通園・通学時間帯における通過交通の流入の抑制に努めます。

(イ) バリアフリー化を始めとする歩行空間等の整備

- ① 高齢者、障害者等の自立した生活を確保するため、駅、公共施設、福祉施設等周辺の歩道をユニバーサルデザインの考えに基づく整備を推進します。
- ② バリアフリー歩行空間については、公共施設の位置や施設までのバリアフリー経路等を視覚障害者誘導用ブロック、歩行者用の案内標識等により適切に案内し、その有効利用を図ります。
- ③ 冬季の安全で快適な歩行者空間を確保するため、中心市街地や公共施設周辺等における除雪の充実を図ります。

イ 道路ネットワークの整備と規格の高い道路の利用促進

(ア) 適切に機能分担された道路網の整備

- 一般道路に比較して死傷事故率が低く安全性の高い高規格幹線道路等の整備を推進し、より多くの交通量を分担させることによって道路ネットワーク全体の安全性を向上させます。

(イ) 改築による道路交通環境の整備

- ① 歩行者と自転車利用者の安全と生活環境の改善を図るため、歩道設置等の改築事業を推進します。
- ② 一般道路の新設・改築に当たっては、交通安全施設を併せて整備することとし、道路標識、防護さく等の設置を図ります。
- ③ 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の整備を体系的に推進します。

(ウ) 冬季積雪・凍結路面の安全の確保

- 冬季の安全な通行を確保するため、適時適切な除雪、凍結抑制剤散布等を行います。

ウ 交通安全施設等整備事業の推進

(ア) 事故多発地域等における交通安全対策の推進

- ① 交通事故の多発する地域、路線等においては、最高速度の指定、追い越しのための右側部分はみだし通行禁止等の効果的な交通対策を実施します。
- ② 交通事故の多発する箇所においては、道路標識、道路標示区画線等の交通安全施設等の整備を推進します。

(イ) 交通安全施設等総点検の実施

- 市民参加による交通安全施設等の総点検を定期的の実施し、迅速な改善と市民の意見等を取り入れた施設等の整備を図ります。

(ウ) 無電柱化の検討

- 歩道の幅員の確保等により歩行者の安全を図るため、快適な通行空間の確保、良好な景観形成等の手法活用に配慮した無電柱化を推進について検討します。

エ 市民と一体となった道路交通環境の整備

(ア) 道路交通環境整備への市民参加の促進

- 市民と市が一体となって安全な道路交通環境の整備を推進するため、市民から広く意見等を求めるとともに、これを適切に反映した道路交通環境の整備を図ります。

オ 効果的で重点的な事故防止対策の推進

(ア) 事故多発箇所対策の推進

- 事故が多発している区域、区間等について、信号機の新設、見やすく・わかりやすい道路標識や看板の設置と薄層舗装(注1)やイメージハンブ(注2)、ドットライン(注3)、凹型路面標示(「ランブル・ストリップス(注4)」)等の施工等による事故防止対策を推進します。

注1 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。

注2 イメージハンブ

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3 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、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。

(イ) 交通安全施設等の改良

- 利用者の啓発を目的に設置している看板については、定期的に設置状況を確認するとともに、見やすく・わかりやすい規格のものへの更新に努めます。

(ウ) 重大事故の再発防止

- 重大事故が発生した際には、速やかに当該箇所の事故発生要因を調査・把握し、関係機関・団体等が協力して事故の再発防止を図ります。

カ 円滑・快適で安全な道路交通環境の整備等

(ア) 円滑・快適で安全な道路交通環境の整備

- 快適で安全な道路交通環境を確保するため、道路の改良整備、維持補修、凍上災害復旧等の事業を推進します。
- 道路利用者の利便性向上を図るため、「道の駅」等の休憩施設の充実を図ります。

(イ) 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、占用物件等の維持管理の適正化を指導します。
- ② 不法占用物件等については、実態把握と強力な指導取締りによる是正を実施します。

(ウ) 放置自転車の追放・整理等

- 放置自転車の追放を図るため、利用者の適切な駐輪・管理について、学校、自転車販売店等が協力して普及・啓発します。
- 公共施設の利用や歩行者の通行の妨げとなる放置自転車については、関係機関・団体、放置場所周辺の事業者等が協力して整理・撤去等の推進を図ります。

キ 総合的な駐車対策の推進

- 各種広報媒体を通じた啓発活動により、違法駐車締め出し気運の醸成・高揚を図ります。

ク 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

- 豪雨等の異常気象時において地域の孤立等を避けるため、法面等の防災対策を推進します。

(イ) 災害発生時における交通規制等

- ① 早急な市民生活の回復を図るため、主要な生活道路や幹線道路の速やかな応急復旧を図ります。
- ② 道路利用者の混乱を最小限に抑えるため、関係機関と連携して道路災害情報の把握や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ます。

- ③ 災害応急活動を迅速かつ効果的に実施するため、関係機関・団体等が連携を図り、また市民の協力を求めて被災地と防災拠点等を結ぶ迂回路・緊急交通路を確保します。

ケ 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や道路工事のためやむを得ない場合には、「道路法」に基づき、迅速かつ的確に通行の禁止や制限を行います。
- 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や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

(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、学校の校庭や体育施設、社会福祉施設の園庭等の開放の促進を図ります。

(2) 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ことが重要であることから、幼児から高齢者に至るまで、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す。

交通安全教育・普及啓発活動については、警察、学校、関係機関・団体、地域社会、職場、家庭において、それぞれその特性を生かした活動を推進することを支援します。

また、交通安全教育・普及啓発活動に当たる指導者の育成を図り、それぞれの実情に即した自主的な活動を推進します。

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。また、必要に応じて保護者を同伴して実施します。

(イ) 児童・生徒に対する交通安全教育の推進

- ① 児童に対しては、安全な歩行と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、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を目標とします。
- ③ 高校生に対しては、二輪車の運転者や自転車の利用者として必要な技能と知識を習得させるとともに、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ます。

- ④ 学校では、児童・生徒の家庭や関係機関・団体等と連携・協力し、歩行者としての心得、自転車の安全な利用、二輪車・自動車等の特性、危険の予測と回避、標識等の意味、運転者の責任、応急手当等を重点に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 運転免許取得者に対しては、無事故無違反コンクールへの積極的な参加と取り組みを通じて、運転マナーの向上と安全運転の習慣付けに努めます。
- ② 事業主に対し、安全運転管理者等の法定講習、指導者研修会等への積極的な参加を働きかけ、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。

(エ) 高齢者に対する交通安全教育の推進

- ① 関係機関・団体等と連携・協力し、参加・体験・実践型の交通安全教育の場を設け、基本的な安全行動を反復して実践指導します。
- ② 地域、関係団体等と連携・協力し、地区ごとに定期的な高齢者在宅家庭訪問を行います。

イ 効果的な交通安全教育の推進

- ① 受講者の年齢や受講機会に応じた交通安全教育の要望に応えられるよう、教材等の充実に努めます。
- ② 交通安全教育を行う機関・団体等に対し教育資機材の貸与、講師の派遣等を行い、相互に連携を図った交通安全教育を実施します。
- ③ 社会生活や教育の原点でもある家庭における交通安全教育と反復確認が最重要であることから、家族で交通安全を考え・話し合う機会の創出を図るため、交通安全に関する広報紙等の発行等の話題提供を推進します。

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

- 春・秋の「全国交通安全運動」及び年3回の「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、運動の重点等を広く市民に周知し、市民参加型の運動として展開します。

(イ) 自転車の安全利用の推進

- ① 交通事故や迷惑行為を防止するため、点検整備、法令の遵守、駐輪方法、携帯電話使用の危険性及び歩行者等に配慮した正しい乗り方の普及啓発を図ります。
- 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、灯火の点灯の徹底と反射材の取付けを促進します。

(ウ) すべての座席におけるシートベルト着用の推進

- 運転席と助手席はもとより、後部座席でのシートベルト非着用時の致死率は着用時の場合と比較して4倍との交通事故の実態を踏まえ、後部座席を含めたシートベルトの着用推進と、着用効果及び正しい着用方法についての啓発活動を推進します。

(エ) チャイルドシートの正しい着用等の徹底

- 幼稚園・保育所等と連携してチャイルドシートの着用義務とその効果及び正しい着用について、保護者に対する啓発活動を推進します。

(オ) 反射材の普及促進等

- 反射材の普及を図るため、新入学児童を中心に反射材テープを定期的に配布します。
- 高齢者在宅訪問時の重点項目として、夜間・薄暮時の夜光反射材着用の徹底を指導します。

(カ) 効果的な広報の実施

- 家庭、学校、職場、地域等が一体となり、広報紙や遠野テレビ等を活用した広範なキャンペーン等を行います。

(キ) その他の普及啓発活動の推進

- ① 高齢者の自動車等運転中の交通事故防止を図るため、高齢運転者標識（通称「高齢者マーク」）の普及を図ります。
- ② 岩手県の通年運動である「ライト早め点灯運動」を一層推進するとともに、ライトの上げ・下げをこまめに切り替えるライトアップの取り組みを推進します。
- ③ 夜間の重大事故の主原因である最高速度違反、飲酒運転等による事故実態・危険性等を広く周知し、これら違反の防止を図ります。

エ 交通指導員の育成強化

- ① 交通安全思想の普及と指導の徹底を図るため、定期的な内部研修や先進的事例の視察・研修を通じて、交通指導員の育成・強化を図ります。また、効果的な教育手法の導入と指導技術・資質の向上に努めます。
- ② 関係団体等の各地区下部組織と連携・協力しながら地域に密着した活動を展開するため、適切な組織編制と定数の確保を図ります。

(3) 安全運転の確保

安全運転を確保するため、これから運転免許を取得しようとする者を含めた運転者の能力や資質の向上と、事業者の安全対策の充実及び交通労働災害の防止を図るための取り組みを進めます。

ア 運転者教育等の充実

- 関係機関・団体等と連携し、各種講習・交通安全運動等を通じて、シートベルト、チャイルドシート及び乗車用ヘルメットそれぞれの着用効果の啓発等キャンペーンを行い、正しい着用の徹底を推進します。

イ 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状況の変化や地震等の自然現象の発生を的確に把握し、道路利用者への迅速な情報の伝達に努めます。
- ② 道路管理者や防災関係機関等との情報共有を推進します。

(4) 車両の安全性の確保

車両には、磨耗・劣化する部品等が多く使用されており、適切な保管管理を怠れば事故の可能性は増大することから、運転者自身のみならず、第三者の生命・身体等を守るためにも、車両の適切な保守管理による安全性の確保を関係機関・団体等が連携して進めます。

ア 自動車の安全性の確保

- 自動車の安全性の確保のため、整備不良車両や基準不適合車両の排除を推進します。また、運転者等の車両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します。

イ 自転車の安全性の確保

- ① 自転車の安全性の確保のため、財団法人日本交通管理技術協会が行う自転車安全整備制度（通称：TSマーク制度）の普及を図ります。
- ② 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、自転車利用者の遵法意識や安全意識及び点検整備意識の徹底を図ります。
- 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を図り、自転車の被視認性の向上を図ります。

(5) 道路交通秩序の維持

道路交通秩序の維持を図るためには、交通指導取締りは不可欠なことから、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・危険性、迷惑性の高い違反を重点に防止対策を関係機関とともに推進します。

また、暴走行為をさせない環境づくりのため、関係機関・団体等が連携し、家庭、学校、職場、地域等における暴走族追放気運の高揚に努めます。

(6) 救助・救急活動の充実

交通事故の現場や搬送途上において応急処置、救急医療等の充実を図る観点から、救急救命士等の養成・配置を一層促進します。

また、救命率を向上させるためには、バイスタンダー（事故現場に居合わせた関係者等）による応急手当が不可欠であり、心肺蘇生法等の応急手当の一層の普及に努めます。

ア 救助・救急体制の整備

- ① 複雑多様化する救助・救急事象に対応するため、関係機関相互の連携と協力体制を確保しつつ、救助・救急体制の整備・拡充を図ります。
- ② 多数の負傷者が発生する大事故に対処するため、救護訓練及び関係機関との連携訓練の実施等、集団救助・救急体制の整備を図ります。
- ③ 負傷者を救命するためには、事故現場に居合わせた関係者等により、負傷者に対する迅速かつ適切な応急手当が必要であることから、AEDの使用も含めた応急手当の知識・実技の普及を図るため、関係機関等における救急救命講習会を行う等により応急手当の普及啓発活動を推進します。

注：AED

自動体外式除細動器（Automated External Defibrillator の略）。

心臓の突然の停止（心室細動）の際に電気ショックを与え（電氣的除細動）、心臓の働きを戻すもの。

- ④ 救急救命士の養成を促進するとともに、救急の知識・技術等の向上のため、教育訓練の充実を図ります。
- ⑤ 平成24年度に運行開始予定のドクターヘリとの連携体制を構築し、事故の状況把握や救急業務における積極的活用を推進します。

イ 救急関係機関の協力体制の確保

- 救急医療施設への迅速、円滑な収容を図るため、広域消防、収容医療機関等の関係機関における協力体制を確保するとともに、応急処置等の質を確保するためメディカルコントロール体制の充実を図ります。

(7) 損害賠償の適正化を始めとした被害者支援の推進

交通事故被害者は、交通事故により肉体的や精神的、経済的に打撃を受けたり、また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す。

交通事故の被害者を救済するため、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会を充実させるなど、被害者支援を積極的に推進します。

ア 無保険（無共済）車両対策の徹底

- 自賠償保険（自賠償共済）の期限切れ、掛け忘れ防止のため広報活動を行い、無保険（無共済）車両の運行を防止します。

イ 損害賠償の請求についての援助等

- 交通事故相談所等における相談活動を推進するため、関係支援機関・団体等との連絡調整を図ります。また、関係機関・団体等の広報紙等を通じて、市民に広く交通事故相談活動の周知を図ります。

第2章 踏切道における交通の安全

第1節 踏切事故のない社会を目指して

1 踏切事故のすう勢等

踏切事故は、全国的には、事故件数、死傷者ともに減少傾向にあることから、第8次交通安全計画等に基づきこれまで実施してきた、踏切道の改良等の交通安全対策については、一定の成果が認められます。

しかし、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るとともに、通行妨害や線路への立ち入り等による事故も発生しています。

このため、引き続き踏切道の構造改良、踏切保安設備、交通規制の実施等、踏切道における交通の安全確保と円滑化を図るための措置を総合的かつ積極的に推進するとともに、各種交通安全運動を通じて市民に事故の重大さと事故防止に向けた意識の醸成を図り、踏切事故の発生を防止する必要があります。

踏切事故の発生状況 (単位：件・人)

	遠野市			岩手県		
	件数	死者	負傷者	件数	死者	負傷者
18年	0	0	0	2	1	1
19年	0	0	0	0	0	0
20年	0	0	0	1	1	0
21年	0	0	0	1	2	0
22年	0	0	0	0	0	0

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 原因別で見ると、直前横断によるものが半数以上を占めており、また、衝撃物別では自動車と衝撃したものが半数以上を占めています。
- ② 踏切道の種類別にみると、発生件数では第1種踏切道（自動警報機と自動遮断機が設置されている踏切道等）が最も多くなっています。

3 第2次交通安全計画における踏切道の目標

平成27年までの踏切事故の件数0件を目標とします。

第2節 踏切道における交通の安全についての対策

・講じようとする施策

- ① 歩道が著しく狭い踏切道については、構造改良等を検討します。
- ② 第4種踏切については、遮断機も警報機も一切なく、通行の可否は通行者の目視判断に委ねられていることから、広報活動等を通じて沿線住民等に安全な利用徹底の周知を図ります。
- ③ 落輪等、踏切支障時における非常ボタンの操作等の緊急措置について、広報活動を強化します。
- ④ 児童・生徒、沿線住民等に対し、鉄道交通の安全、置石や投石等鉄道妨害の防止や鉄道事故の重大性に関する知識の普及を図るため、ポスター掲示等の広報活動を行います。